参考②

草津市地域公共交通計画

誰もがいつでも安心して移動できる
持続可能で健幸な交通まちづくりの実現

令和6年5月

草　津　市
草津市地域公共交通活性化再生協議会

― 目　　次 ―

頁

1.　計画の目的と位置づけ ･･ 1
1.1　計画の背景と目的･･･ 1
1.2　計画の位置づけ･･ 2
1.3　本計画における地域公共交通の課題整理の流れ･･････････････････････････････ 3
2.　草津市の地域公共交通を取り巻く状況 ･･････････････････････････････････････ 4
2.1　地域の現状･･ 4
2.2　移動の現状･･･ 24
2.3　地域公共交通等の現状･･ 31
2.4　草津市の地域公共交通を取り巻く状況･･････････････････････････････････ 57
3.　市民の移動実態とニーズ ･･ 59
3.1　市民アンケート･･･ 59
3.2　まめバス利用者アンケート･･ 85
4.　上位計画および関連計画 ･･ 97
4.1　上位・関連計画を踏まえた草津市における地域公共交通の役割･････････････ 97
4.2　個別の上位・関連計画の概要･･ 98
5.　草津市地域公共交通網形成計画の検証、評価 ･･････････････････････････････ 107
5.1　施策の推進状況 ･･ 107
5.2　目標値の達成状況･･ 111
5.3　草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ
新たに追加すべき視点･･ 113
6.　本市における地域公共交通の課題 ･･ 116
7.　地域公共交通に係る基本方針と目標 ･･････････････････････････････････････ 117
7.1　計画の基本理念･･･ 117
7.2　計画の基本方針･･･ 118
7.3　地域公共交通の将来ネットワーク･･････････････････････････････････････ 119
7.4　地域公共交通計画の目標･･･ 123
8.　基本方針および目標の実現に向けた事業や取組 ･･････････････････････････････ 125
9.　計画の進捗管理 ･･ 156
9.1　計画の評価および推進体制･･ 156

はじめにを

追記予定

1.　計画の目的と位置づけ

1.1　計画策定の背景と目的

(1)　計画策定の背景と目的

滋賀県の南東部に位置する草津市は、古くから、東海道と中山道が分岐・合流する宿場町として栄え、現在も JR 琵琶湖線、JR 草津線、名神高速道路、新名神高速道路、京滋バイパス、国道 1 号が通る交通の要衝で、京都・大阪などのベッドタウンとして発展し、全国的に人口減少局面を迎えるなかで、現在も人口が増加しています。また、立命館大学や大手企業の工場が立地するなど、通学や雇用の場としての機能も備え、滋賀県の中核的な都市となっています。

一方で、日常の移動においては、自家用車依存度の高さから主要道路等で慢性的な交通渋滞が発生し、バスの定時性や速達性が損なわれることで、地域公共交通ネットワーク全体の利便性が低下しており、結果として地域公共交通の利用者の減少につながる悪循環になっています。

このようななか、将来的な人口減少を見据えた持続可能なまちづくりの実現を目指すため、自家用車利用を前提とした拡散型の都市構造から地域公共交通等の移動手段を使って歩いて暮らせるコンパクトな都市構造へ転換を図ることを目的に、2018 年（平成 30 年）に「草津市地域公共交通網形成計画」を策定し、市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる地域公共交通ネットワークを基本方針に置き、3 つの基本施策と具体的に取り組む個別施策を設定し、各施策に取り組んできたところです。

一方、国では 2020 年（令和 2 年）に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正がなされ、鉄道や路線バス等の地域公共交通を中心に地域の多様な輸送資源を総動員することで、様々な交通課題を解決するために、従来の地域公共交通網形成計画からさらに計画内容を充実させることとなっています。

これを受け、本市の地域公共交通を取り巻く諸課題に市民、行政、民間、交通事業者間、交通・他分野間の関係者が連携、協働（共創）していくため、現行の「草津市地域公共交通網形成計画」を見直し、第 6 次草津市総合計画で掲げた持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の地域公共交通のあり方を示す「草津市地域公共交通計画」を新たに策定します。

なお、法律の一部改正により、地域公共交通計画の策定が努力義務化され、国の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金等の交付を受ける前提条件となることから、今回の計画策定は、交通課題を解決するための財源確保にも寄与するものとなります。

(2)　計画の区域

計画区域は、草津市全域とします。

また、周辺自治体との広域的な連携を鑑み、大津市、栗東市、守山市との連携も図ります。

(3)　計画の期間

計画期間は、2024 年度（令和 6 年度）から 2033 年度（令和 15 年度）までの 10 年間とします。なお、施策の取組状況の評価を行い、計画 5 年目となる 2028 年度（令和 10 年度）に必要に応じて計画の見直しを図っていきます。

1.2　計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007 年（平成 19 年）10 月 1 日施行、以下「活性化再生法」とする。）、活性化再生法の一部を改正する法律（2020 年（令和 2 年）11 月 27 日）に基づき策定するもので、「第 6 次草津市総合計画」（2021 年（令和 3 年））に掲げる健幸創造都市を交通面から実現することを目指すものです。

また、上位計画である「草津市都市交通マスタープラン」（2014 年（平成 26 年）4 月）の考え方を踏襲し、「草津市地域公共交通網形成計画」の発展版として、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成に向けた本市の地域公共交通のあり方を示すための計画です。

策定にあたっては、草津市地域公共交通活性化再生協議会で協議の上、関係主体と連携し、地域公共交通の方向性を定めた上位計画および関連計画等との整合を図ります。

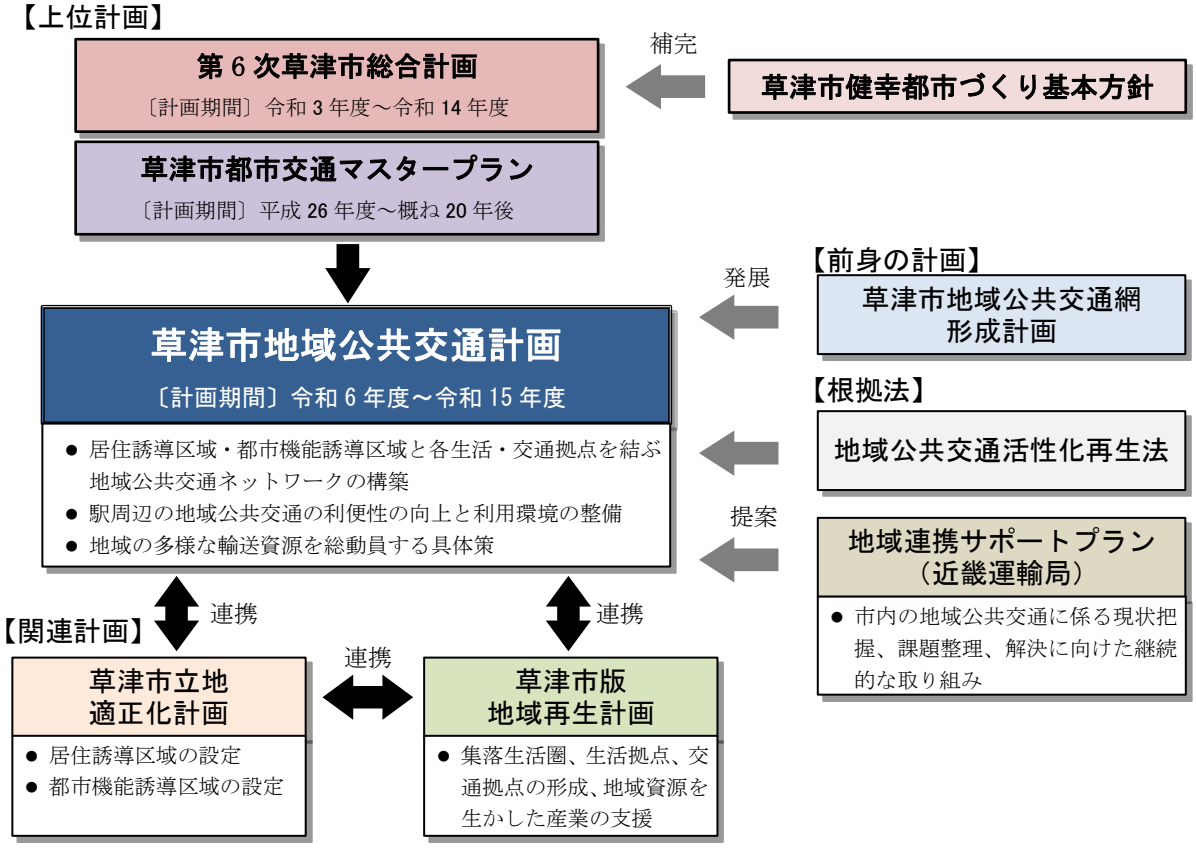


図 1-1　各計画の連携イメージ

また、第 6 次草津市総合計画では、SDGs の理念を踏まえ、多様なステークホルダーとの連携や目標の共有を図りながら、持続可能なまちづくりの実現を目指した取組をより一層進めることを目指しており、本計画においても地域公共交通ネットワークの形成に関する基本的な方針等の取組を通じて、交通面から持続可能なまちづくりの実現を目指します。

なお、SDGs とは、先進国を含む国際社会全体の 17 の目標と 169 のターゲットで構成される「誰一人取り残さない」を理念とした共通目標であり、本計画に関連する目標は右の 2 つです。

1.3　本計画における地域公共交通の課題整理の流れ

本計画の策定前において、本市の地域公共交通は、草津市地域公共交通網形成計画に基づき、目標の達成に向けた施策を実施してきました。

そのため、本計画では、以下の流れに沿って、草津市地域公共交通網形成計画の検証、評価を実施したうえで、社会情勢の変化等から草津市地域公共交通網形成計画で抽出した課題に新たに追加すべき視点を踏まえつつ、地域公共交通の課題を整理します。

2. 草津市の地域公共交通を取り巻く状況（P4～）

●本市の地域および市民の移動の現状、地域公共交通の現状を分析し、草津市地域公共交通網形成計画策定後の主な変化を含め、地域公共交通を取り巻く状況を整理します。

2.1　地域の現状
2.2　移動の現状
2.3　地域公共交通等の現状
2.4　草津市の地域公共交通を取り巻く状況

3. 市民の移動実態とニーズ（P59～）

●市民や利用者、事業者のニーズを分析し、地域公共交通の改善すべき点を把握します。

3.1　市民アンケート
3.2　まめバス利用者アンケート

4. 上位計画および関連計画（P97～）

●上位・関連計画にて、地域公共交通に求められている方向性や考え方を抽出します。

4.1　上位・関連計画を踏まえた草津市における地域公共交通の役割
4.2　個別の上位・関連計画の概要

草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加すべき視点を抽出

＋

5. 草津市地域公共交通網形成計画の検証、評価（P107～）

●草津市地域公共交通網形成計画に基づき、目標の達成に向けて実施してきた施策について評価・検証したうえで、本計画で引き続き取り組むべき施策や見直すべき施策を抽出します。

5.1　施策の推進状況
5.2　目標値の達成状況
5.3　草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加すべき視点

6. 本市における地域公共交通の課題（P116～）

●草津市地域公共交通網形成計画の検証、評価結果に加え、社会情勢の変化等から草津市地域公共交通網形成計画で抽出した課題に新たに追加すべき視点を踏まえ、本計画で新しく設定すべき地域公共交通の課題を整理します。

なお、草津市の地域公共交通を取り巻く状況等で掲載する本文および図表の数値は、表示単位未満を四捨五入しているため、合計と内訳の計が一致しないことがあります。

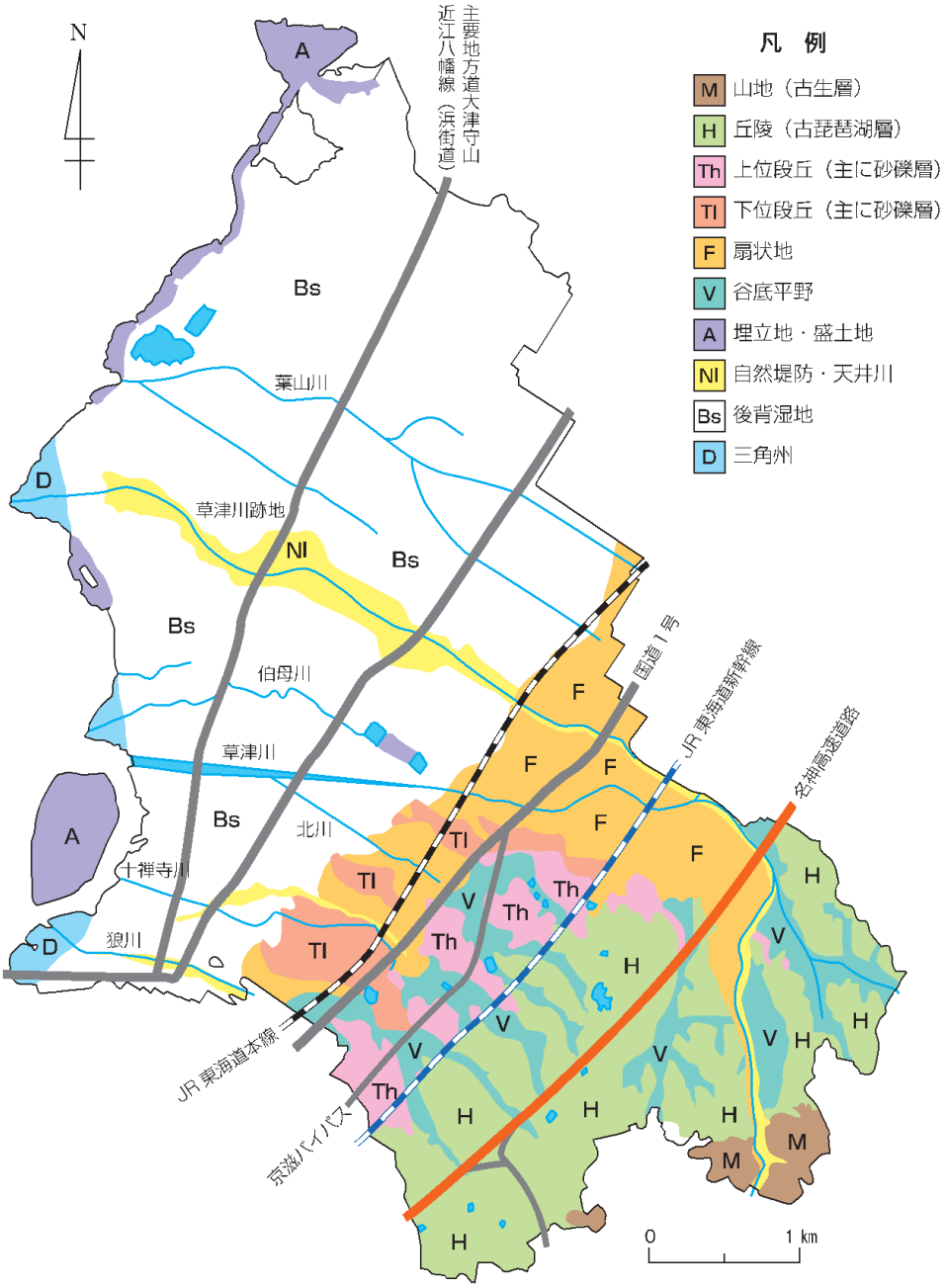
2.　草津市の地域公共交通を取り巻く状況

2.1　地域の現状

(1)　地形

草津市は、琵琶湖にそそぐ大小の河川により形成された扇状地にあり、東部地域はなだらかで緑豊かな丘陵地が、西部地域は琵琶湖に面した田園地帯が広がっています。

高低差の少ない平坦地にあるため、自転車や徒歩、地域公共交通を利用した移動に適した地形となっています。



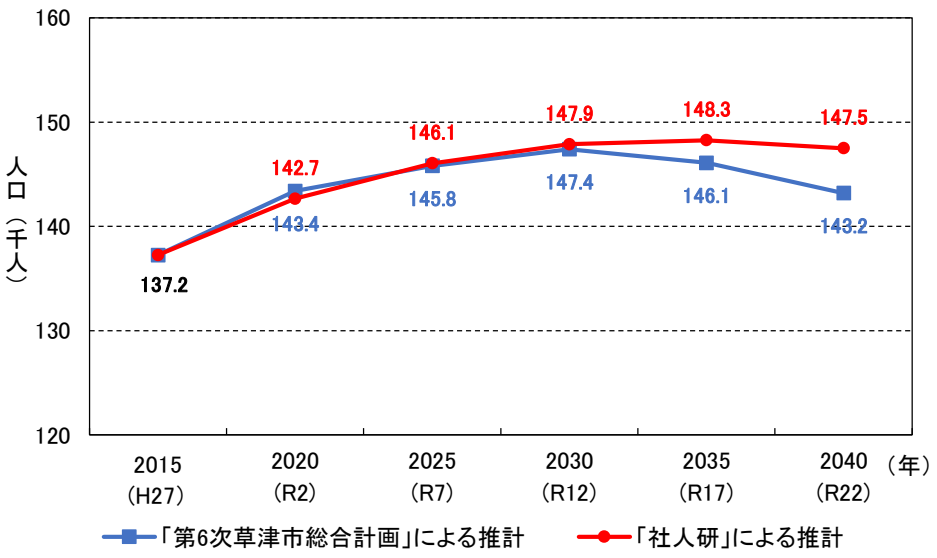
出典：草津市 HP（草津市の自然環境）

図 2-1　草津市の地形図

(2)　人口

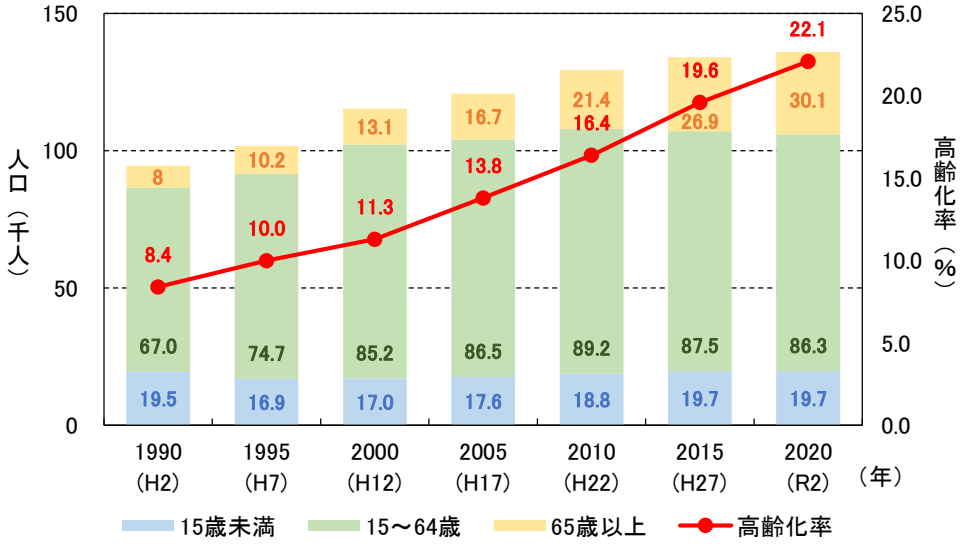
全国的に人口減少社会となるなか、本市の人口は第 6 次草津市総合計画および社人研による予測によると 2030 年（令和 12 年）頃までは増加し続けると見通されています（社人研予測では 2035 年（令和 17 年）がピーク）。

また、65 歳以上の高齢化率は大きく増加しており、超高齢化社会を示す 21%を超えています。一方、15 歳から 64 歳までの生産年齢人口は減少傾向となっており、15 歳未満の年少人口は横ばいで推移しています。



資料：国立社会保障・人口問題研究所（社人研）、第 6 次草津市総合計画　第 1 期基本計画

図 2-2　人口の将来推移

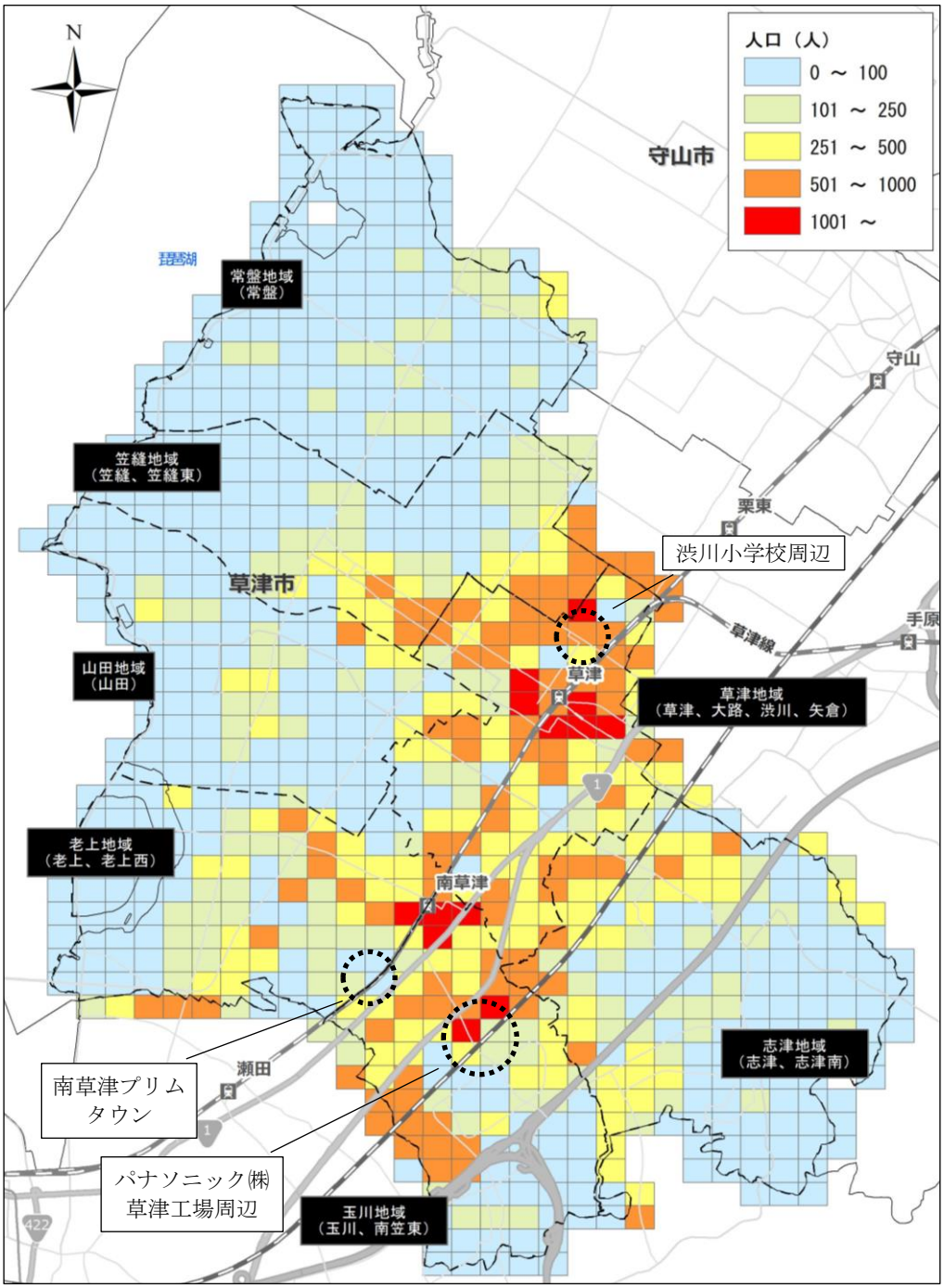


資料：国勢調査

図 2-3　年齢 3 区分別人口構成比の推移

2020 年（令和 2 年）における地域別人口にみると、JR 草津駅や JR 南草津駅周辺、渋川小学校周辺、玉川地域のパナソニック㈱草津工場周辺に人口が集中しています。

また、JR 南草津駅南西部において、南草津プリムタウン土地区画整理事業として新たな居住地域の形成が進んでいます。

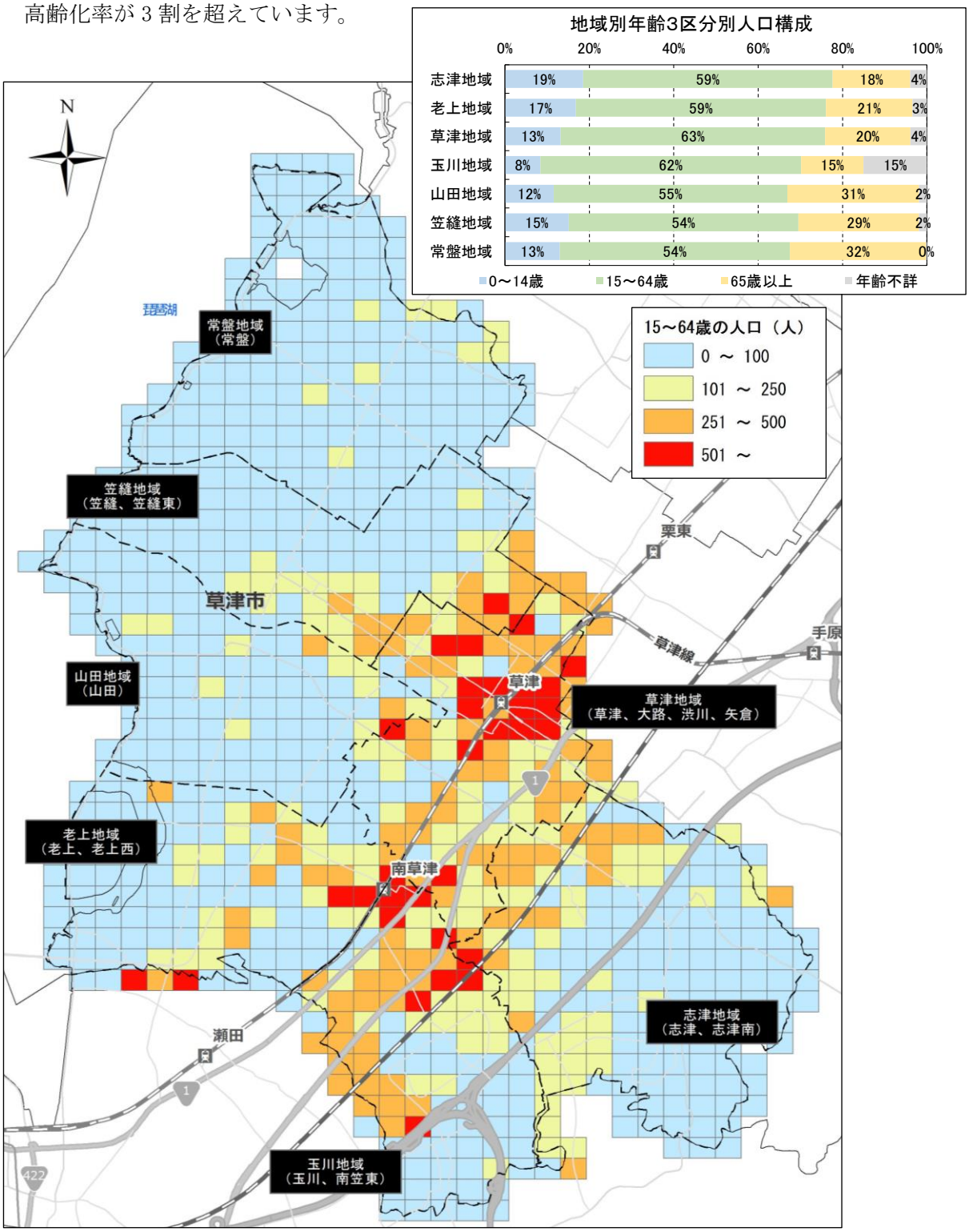


※地域公共交通を取り巻く状況を整理する地域単位は、複数の小学校区をひとまとまりとした草津市地域公共交通網形成計画と整合を図り、計画策定後の変化を把握できるよう設定

資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

図 2-4　草津市の人口分布（全年齢）

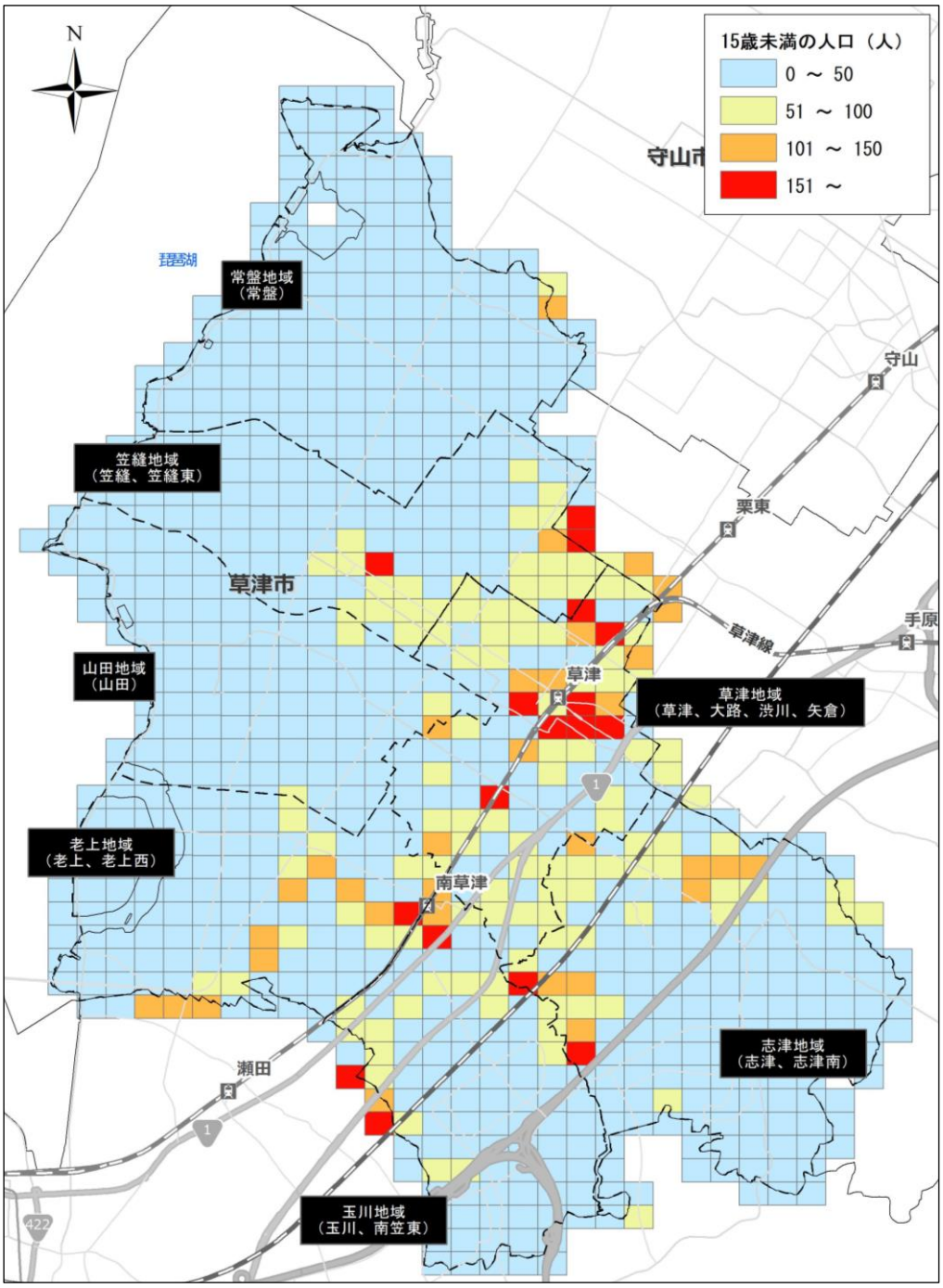
年齢階層別にみると、15 歳未満の若年層や 15 歳～64 歳の生産年齢人口の市民は、JR 草津駅と JR 南草津駅の周辺を中心に居住していますが、高齢者は比較的駅から離れた地域にも居住しています（高齢者の人口分布は P9、高齢化率は P10 参照）。特に、山田地域や常盤地域では、高齢化率が 3 割を超えています。



※地域公共交通を取り巻く状況を整理する地域単位は、複数の小学校区をひとまとまりとした草津市地域公共交通網形成計画と整合を図り、計画策定後の変化を把握できるよう設定

資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

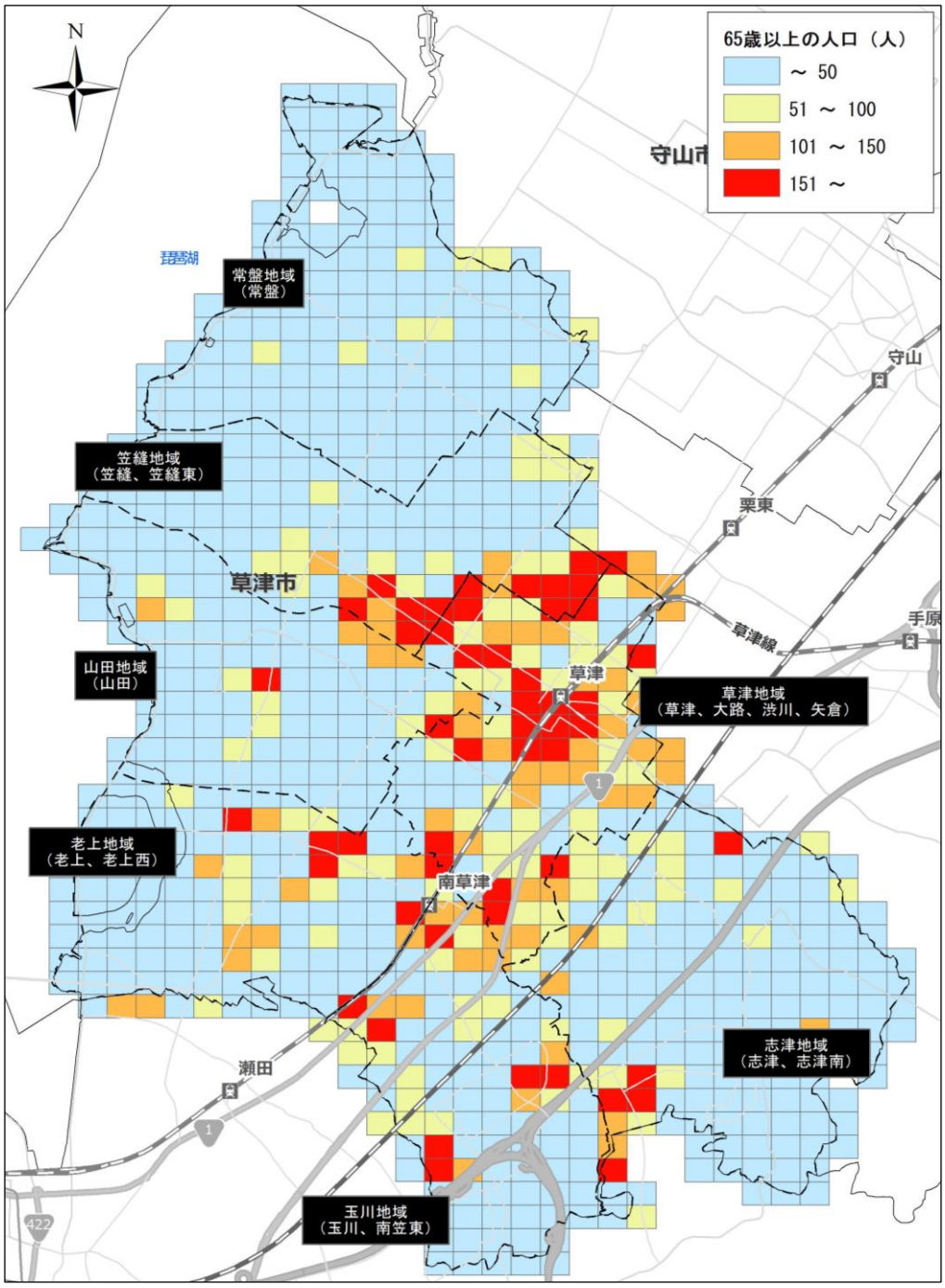
図 2-5　草津市の年齢 3 区分別人口分布（15～64 歳）



※地域公共交通を取り巻く状況を整理する地域単位は、複数の小学校区をひとまとまりとした草津市地域公共交通網形成計画と整合を図り、計画策定後の変化を把握できるよう設定

資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

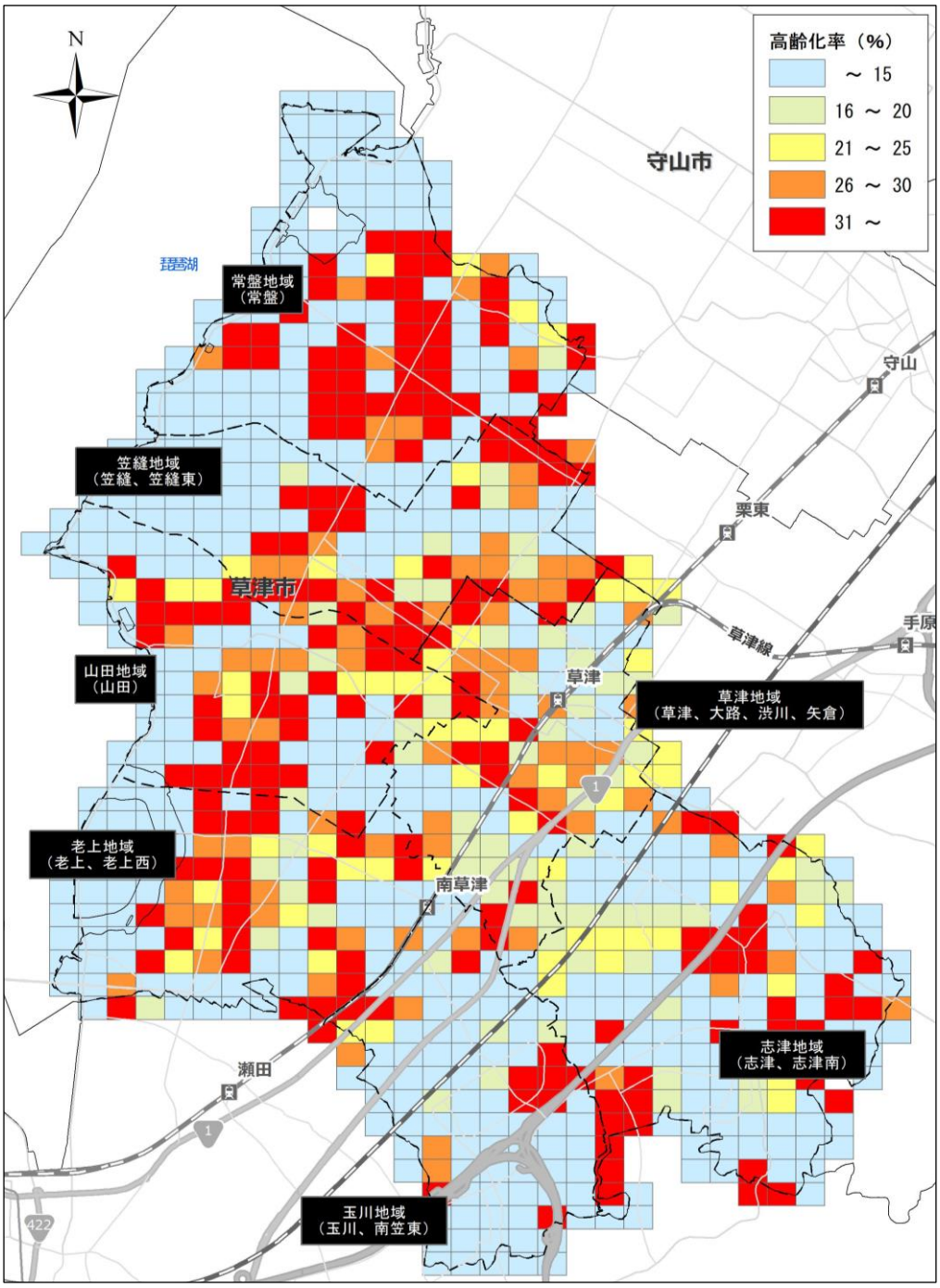
図 2-6　草津市の年齢 3 区分別人口分布（15 歳未満）



※地域公共交通を取り巻く状況を整理する地域単位は、複数の小学校区をひとまとまりとした草津市地域公共交通網形成計画と整合を図り、計画策定後の変化を把握できるよう設定

資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

図 2-7　草津市の年齢 3 区分別人口分布（65 歳以上）



※地域公共交通を取り巻く状況を整理する地域単位は、複数の小学校区をひとまとまりとした草津市地域公共交通網形成計画と整合を図り、計画策定後の変化を把握できるよう設定

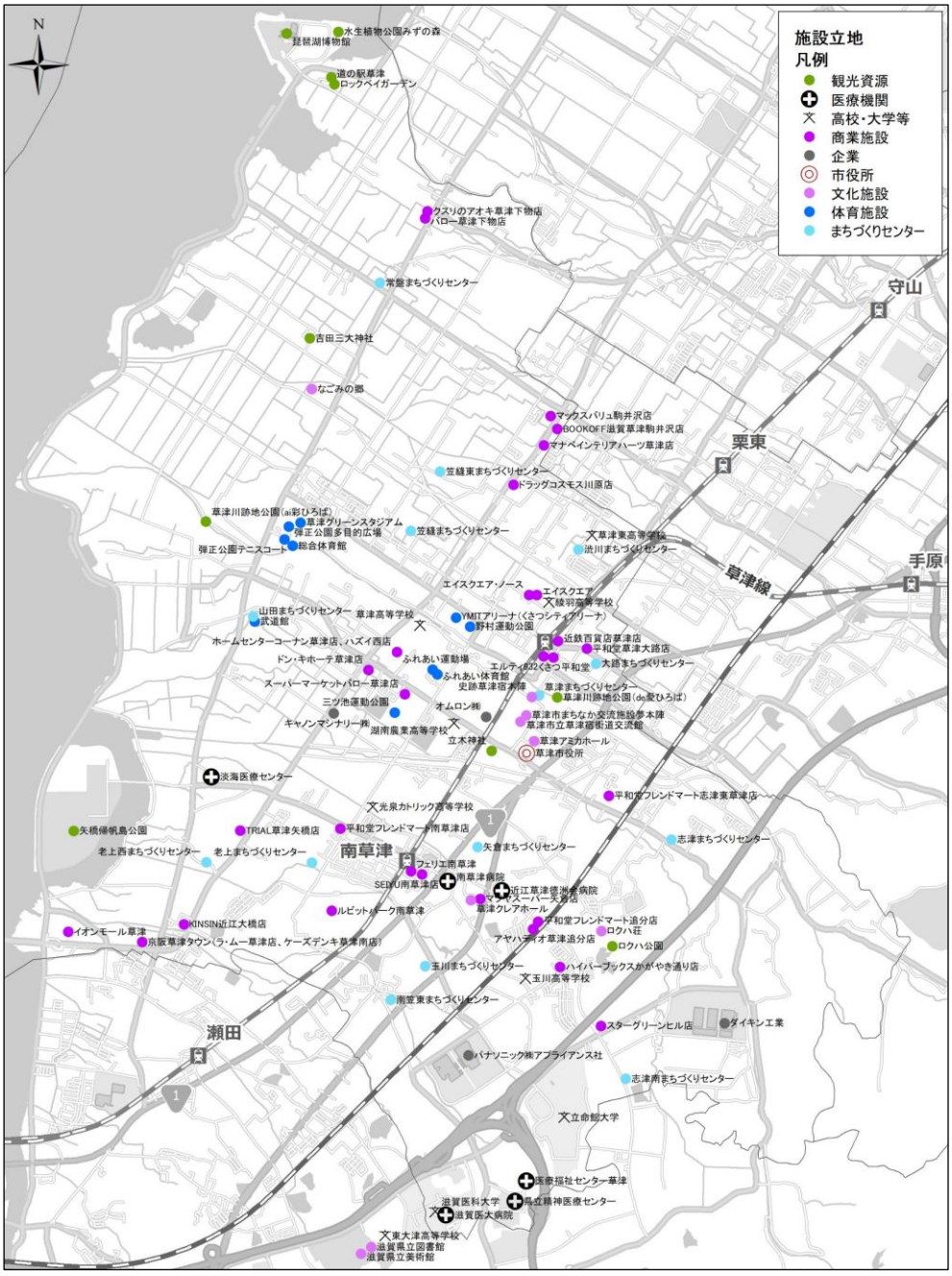
資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

図 2-8　草津市の高齢化率

(3)　まちの現況

市内の大規模商業施設は、JR 草津駅周辺にエイスクエアや近鉄百貨店が、近江大橋東詰にはイオンモール草津が立地しています。近年では、常盤地域のバロー草津下物店や老上地域のトライアル草津矢橋店、ルビットパーク南草津など、市西部に商業施設が新規開店しました。

医療機関の多くは南部に点在しています。観光施設は JR 琵琶湖線の西側から琵琶湖にかけて比較的多く立地しています。また、市南部から大津市瀬田地域にかけては、文化、芸術、医療、福祉、教育、研究等の施設が立ち並び、びわこ文化公園都市を形成しています。

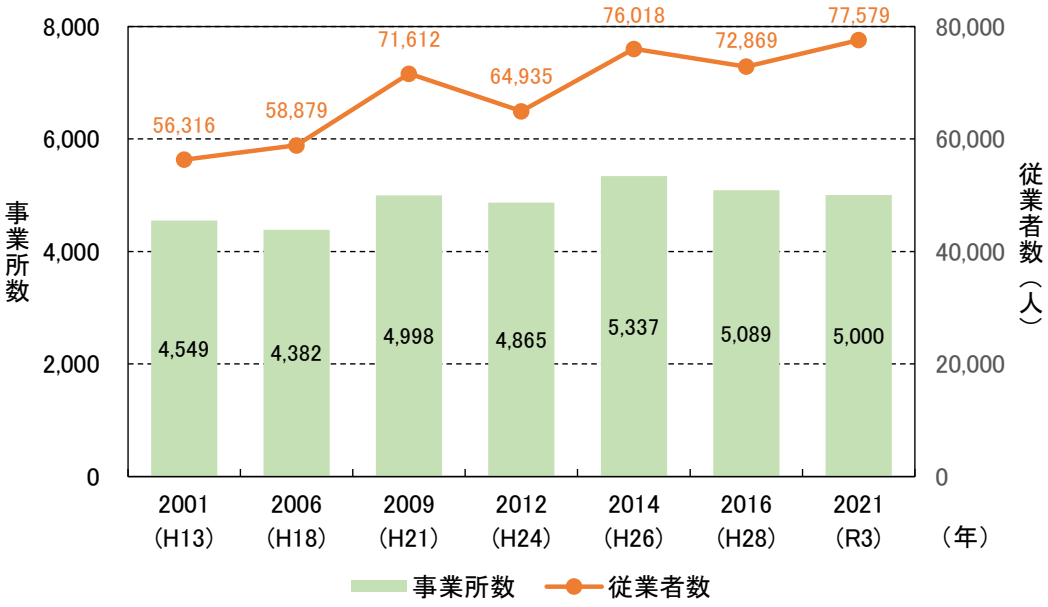


※観光資源：観光入り込み客数 1,000 人以上の施設（草津市観光入り込み客数）、

商業施設：延床面積 1,000 ㎡以上の大型小売店舗、企業：従業員 500 人以上の事業所

図 2-9　主な施設の立地状況

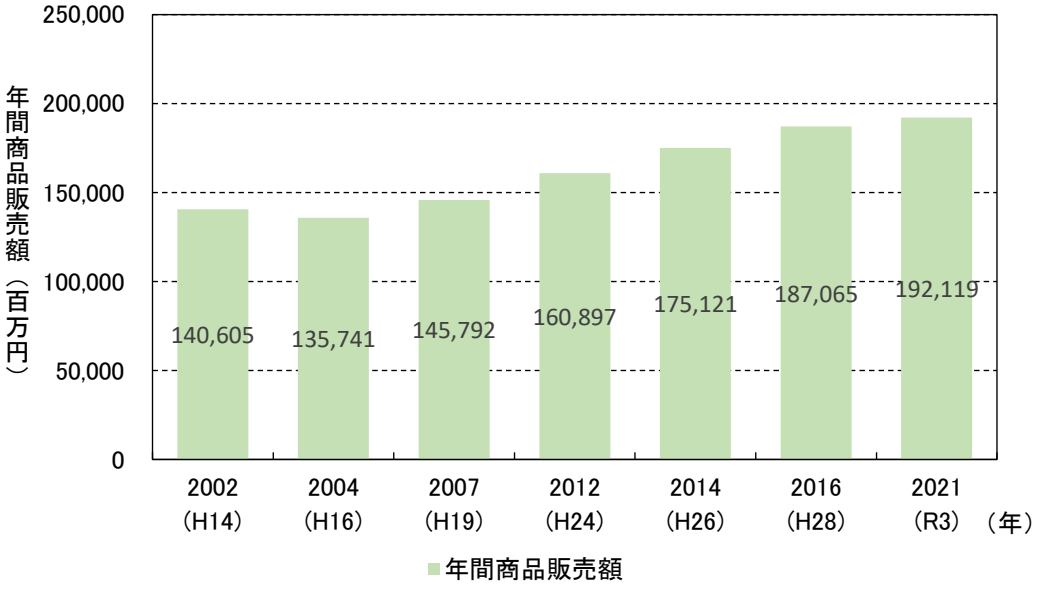
草津市内に立地する事業所は 2014 年（平成 26 年）以降やや減少傾向にありますが、従業者数は増加傾向にあります。



資料：経済センサス 活動調査

図 2-10　事業所・従業者数の推移

2008 年（平成 18 年）のイオンモール草津開業や近年では、老上地域のルビットパーク南草津（バロー南草津店）など、市西部に商業施設が新規開店するなか、小売業の年間商品販売額は増加傾向にあります。



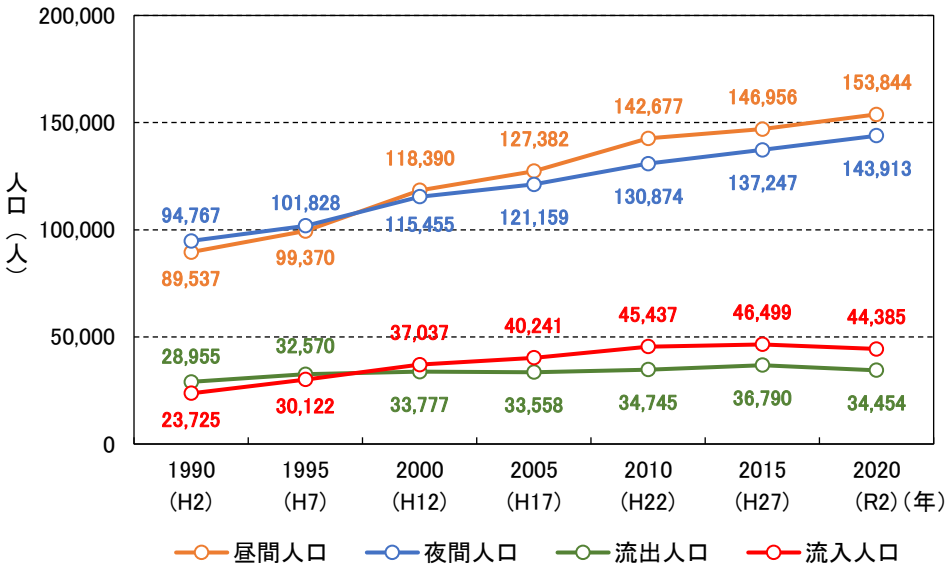
資料：経済センサス 活動調査、商業統計

図 2-11　小売業の年間商品販売額の推移

(4)　昼間・夜間人口

市内には立命館大学や大手企業の工場等が立地していることから、昼間人口は年々増加し、2000 年（平成 12 年）以降は夜間人口を上回っています。

流出人口、流入人口については、2015 年（平成 27 年）を境に減少していますが、2000 年（平成 12 年）以降の流入人口が流出人口を上回る傾向は継続しています。



資料：国勢調査

図 2-12　昼間・夜間・流出・流入人口の推移

夜間人口（常住人口）を 100 とした場合の昼間人口の割合を表す昼夜間人口比率をみると、草津市は 106.9%と、近隣市に比べても高く、本市が通勤・通学者が集まる都市となっていることが分かります。

表 2-1　近隣市の昼夜間人口比率

	昼間人口（人）	夜間人口（人）	昼夜間人口比率（%）
滋賀県	1,369,233	1,413,610	96.9
大津市	313,359	345,070	90.8
草津市	**153,844**	**143,913**	**106.9**
守山市	74,903	83,236	90.0
栗東市	67,551	68,820	98.2
野洲市	52,035	50,513	103.0

※昼夜間人口比率＝（昼間人口/夜間人口）×100

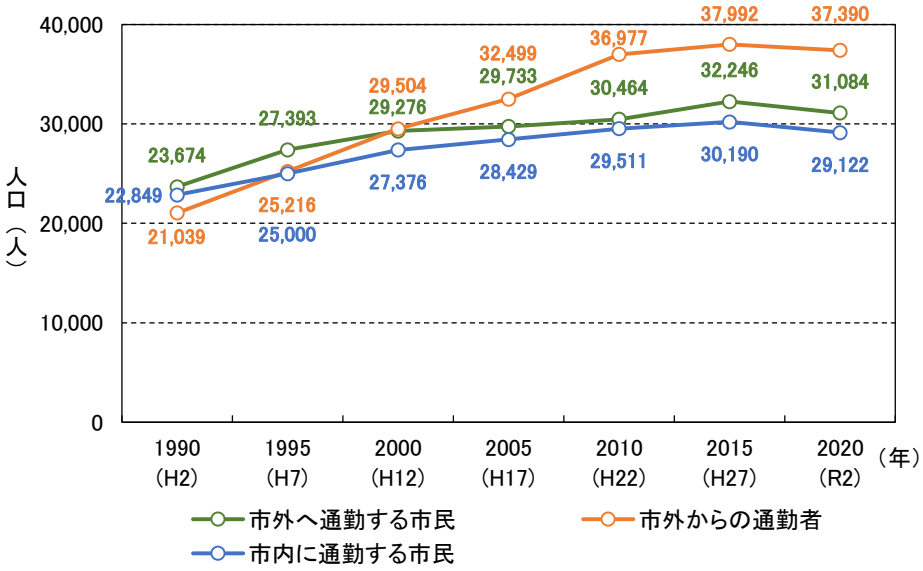
資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

(5)　通勤・通学の状況

①　通勤流動

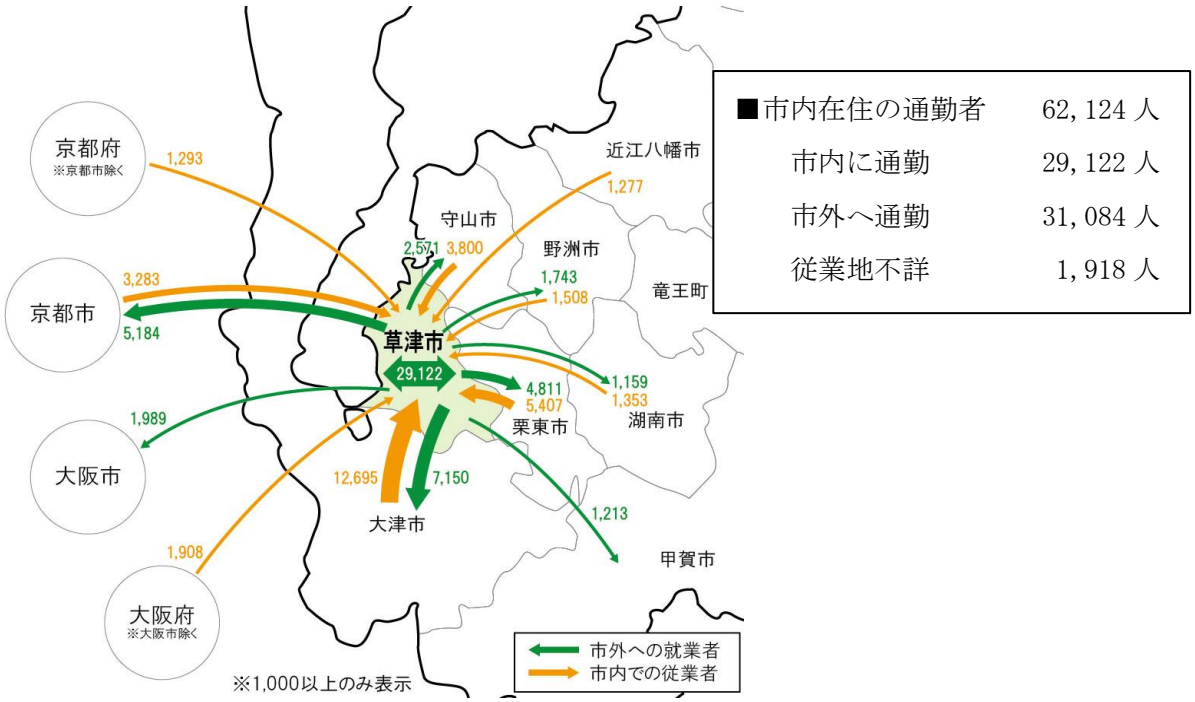
市外からの通勤者は 2020 年（令和 2 年）では 37,390 人と、この 5 年間で概ね横ばいとなっており、市内に通勤する市民 29,122 人を上回っています。

一方、市内に住む就業者 62,124 人に着目すると、約半数の 31,084 人が、大津市、京都市、栗東市など市外へ通勤しており、市内に通勤する 29,122 人を上回っています。



資料：国勢調査

図 2-13　通勤者の推移



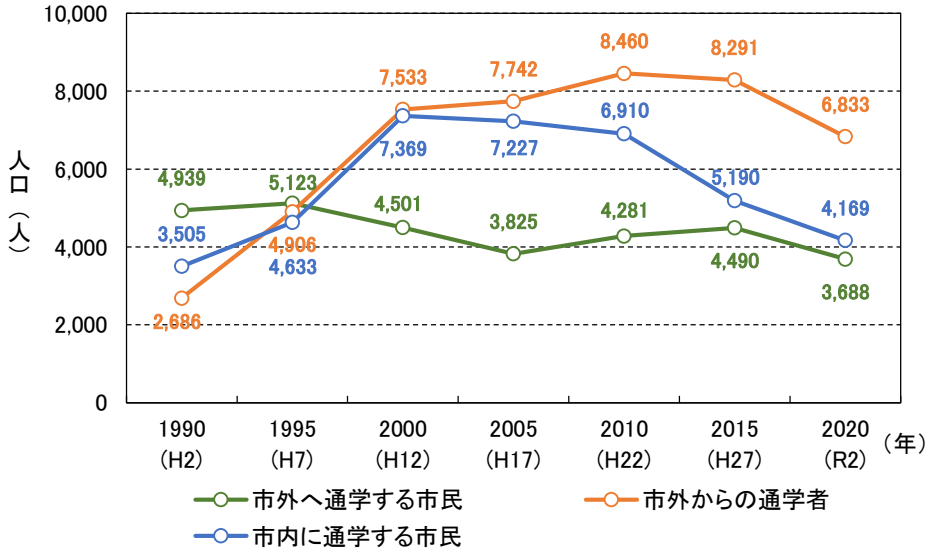
資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

図 2-14　通勤流動（15 歳以上）

② 通学流動

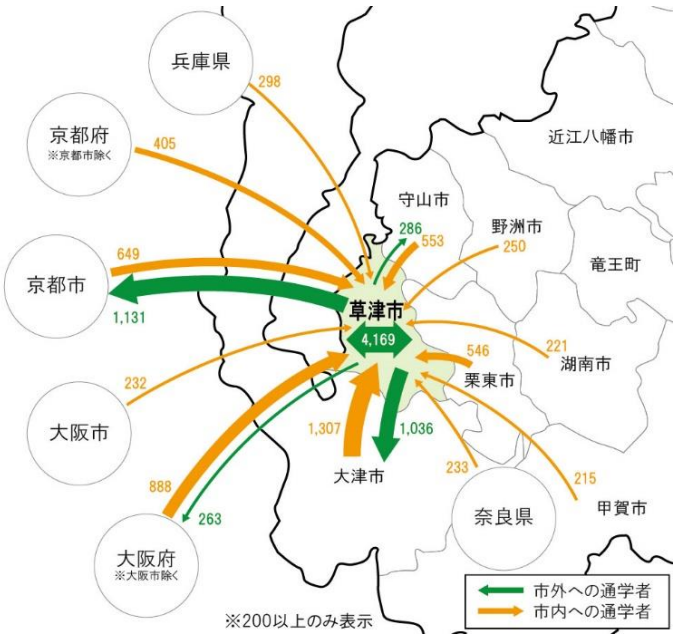
市内に通学する市民および市外からの通学者は、1994 年（平成 6 年）の立命館大学の開設、JR 南草津駅の開業により増加傾向にありましたが、2015 年（平成 27 年）に市内に通学する市民を中心に大きく減少しました。これは 2015 年（平成 27 年）4 月に立命館大学経営学部が市外に移転した影響とみられます。2020 年（令和 2 年）には更に市外からの通学者等も含め減少傾向にあります。

また、市内在住の通学者 8,036 人のうち、市外への通学者 3,688 人は主に大津市や京都市等の草津市に近接する市に通学しています。一方、市外からの通学者は、大津市や京都市のほか、大阪府からの通学者も多い状況となっています。



資料：国勢調査

図 2-15　通学者の推移



■市内在住の通学者	8,036 人
市内に通学	4,169 人
市外へ通学	3,688 人
通学地不詳	179 人

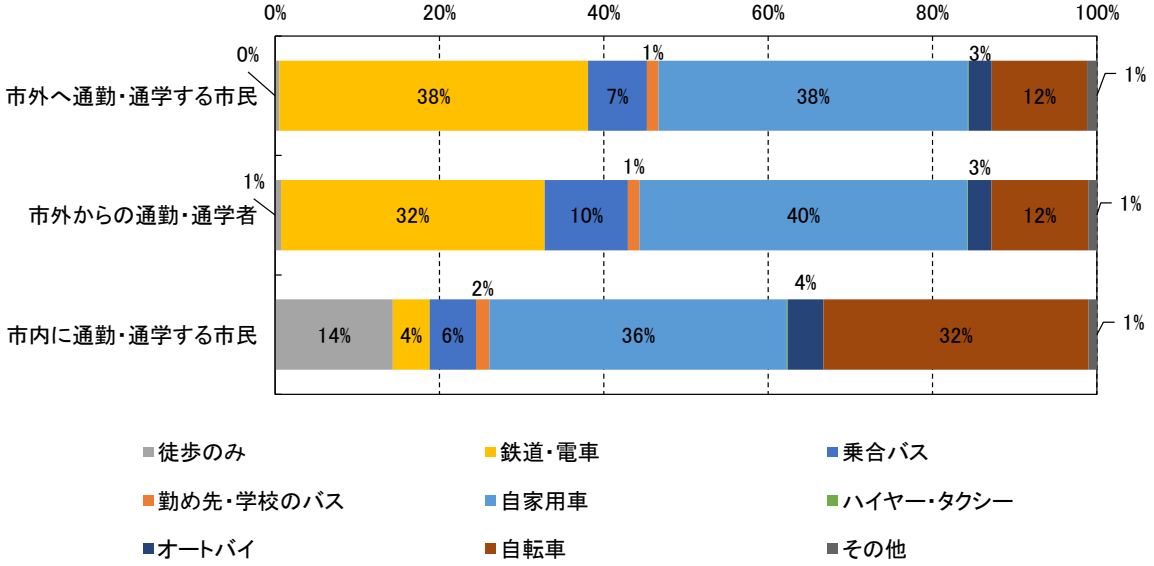
資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

図 2-16　通学流動（15 歳以上）

③　通勤・通学時の交通手段

市内での通勤・通学における交通手段は自家用車が 36%、自転車が 32%と多くなっています。徒歩のみの方も 14%おられます。

一方、市外へ通勤・通学をされる方、または市外から通勤・通学される方の交通手段は自家用車が 38～40%、鉄道が 32～38%と多くなっています。



資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

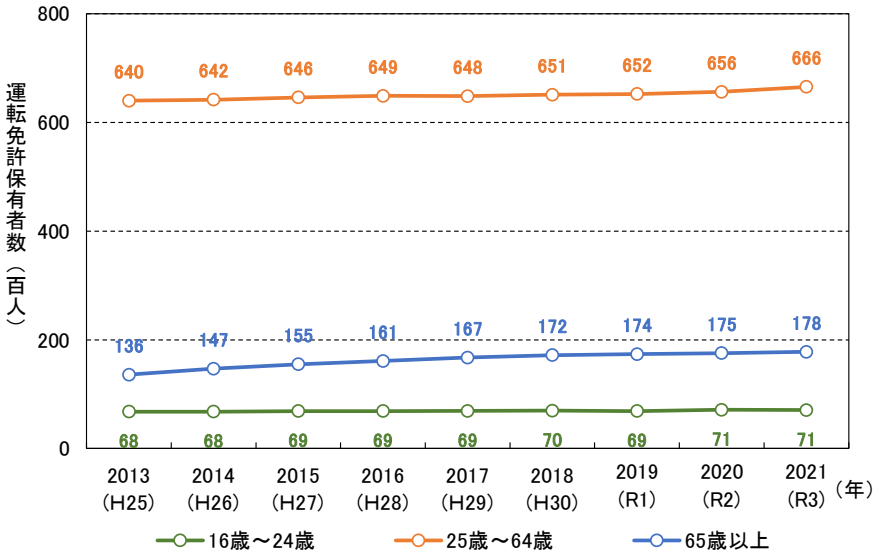
図 2-17　通勤・通学時の交通手段

(6)　自動車運転免許保有者数

自動車運転免許保有者数は、24 歳以下の若年層では横ばいとなっている一方、65 歳以上の高齢者層では毎年 100 から 500 人程度増加傾向にあります。

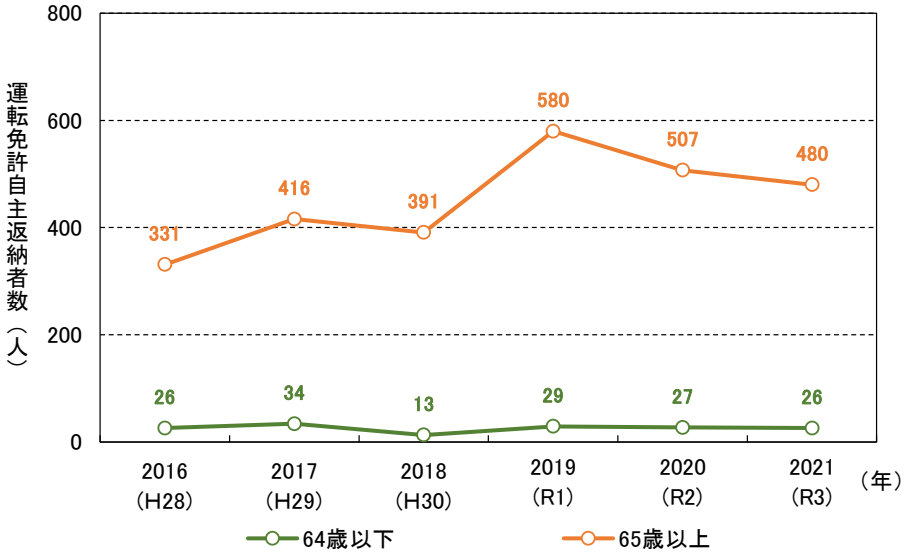
一方で、65 歳以上の運転免許自主返納者数をみると、毎年 300 から 600 人の間で推移しています。2021 年（令和 3 年）においては、65 歳以上人口 30,668 人（住民基本台帳人口，9 月 30 日現在）に対し、運転免許自主返納者数 480 人であり、運転免許自主返納率は 1.6%となっています。

また、自動車保有台数は増加傾向にありますが、1 世帯あたりの自動車の保有台数は減少傾向にあり、滋賀県全体と比較して草津市の台数は少なくなっています。



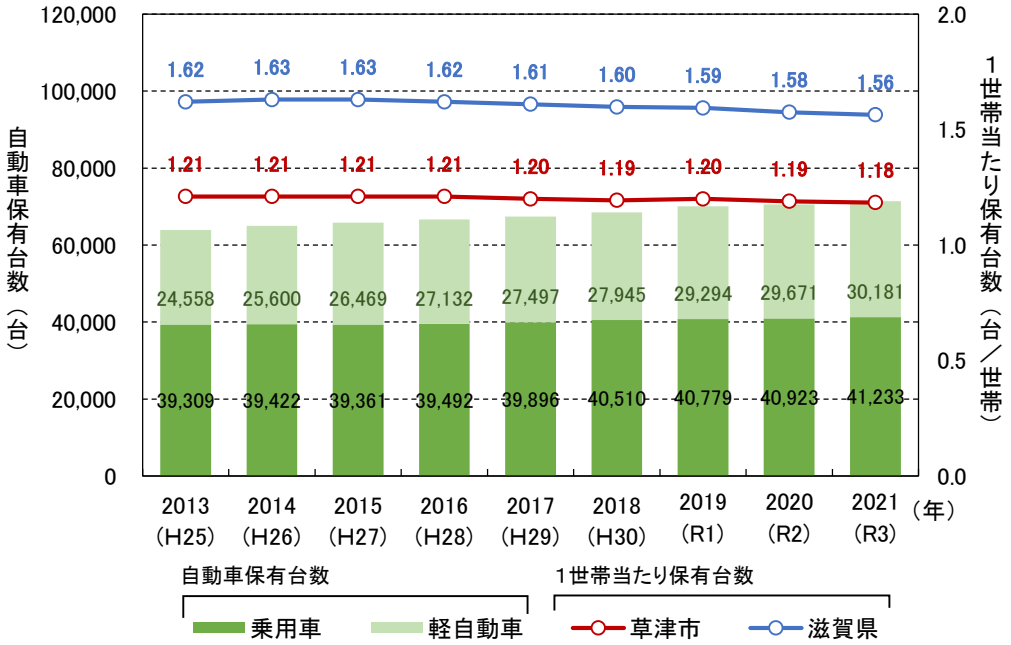
資料：滋賀県警察本部交通部　滋賀の交通

図 2-18　草津市の自動車運転免許保有者数の推移



資料：滋賀県警察本部交通部　滋賀の交通

図 2-19　草津市の運転免許証の自主返納者数の推移



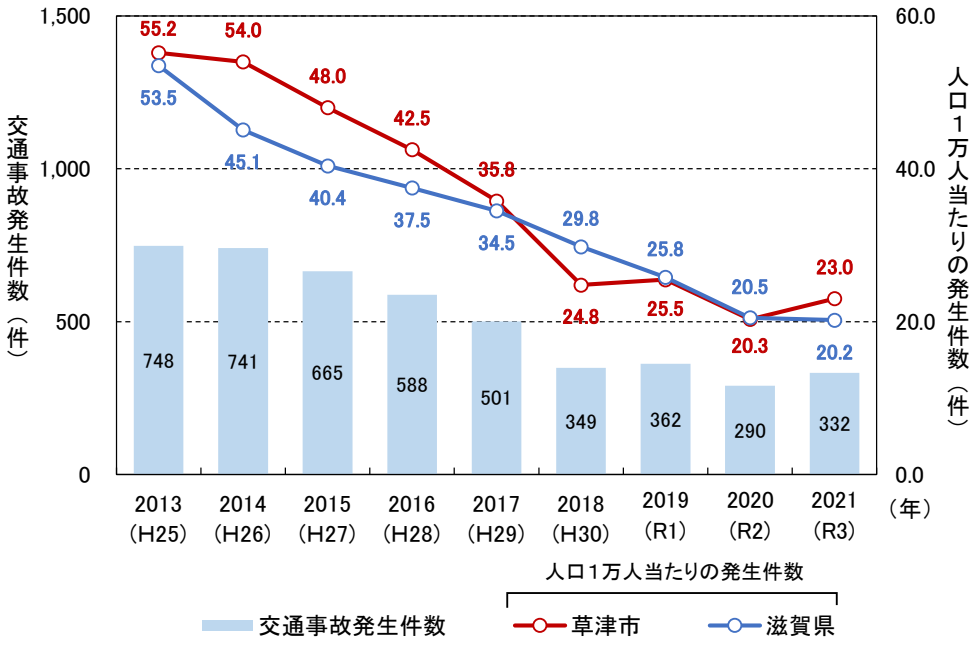
資料：滋賀県統計書

図 2-20　自動車保有台数（乗用車数、軽自動車）の推移

(7)　交通事故発生状況

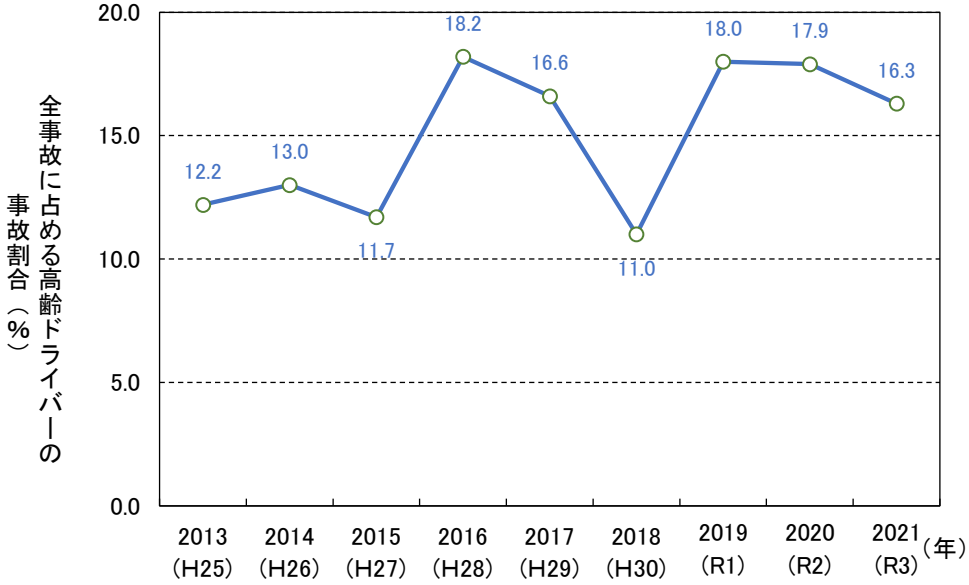
交通事故発生件数は減少傾向にありましたが、2021 年（令和 3 年）は増加に転じています。人口 1 万人当たりの発生件数は 23 件であり、滋賀県全体の発生件数より高くなっています。

また、全事故に占める高齢ドライバー事故の割合は、11%から 18%台となっており、2019 年（令和元年）からは若干の減少傾向にありますが、2013 年（平成 25 年）と比較すると増加しています。



資料：滋賀県警察本部交通部　滋賀の交通

図 2-21　草津市の交通事故発生件数の推移

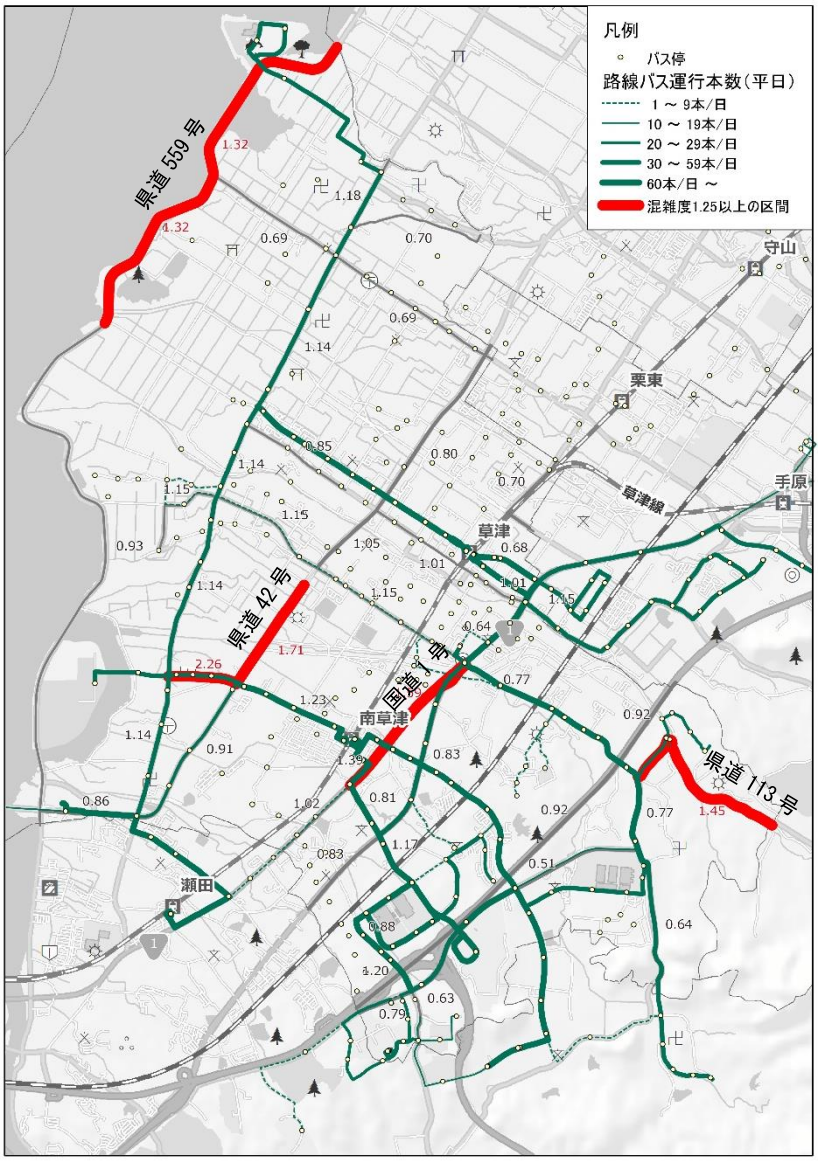


資料：滋賀県警察本部交通部　滋賀の交通

図 2-22　全事故に占める高齢ドライバー事故の割合の推移

(8)　道路状況

国道 1 号、県道 42 号（草津守山線）、県道 559 号（さざなみ街道）、県道 113 号（石部草津線）等の市内の主要道路でピーク時間帯を中心に日中でも断続的に混雑しています。特に、国道 1 号や県道 42 号（草津守山線）は路線バスの運行が多い区間となっており、バスの定時性・速達性に影響をおよぼしています。



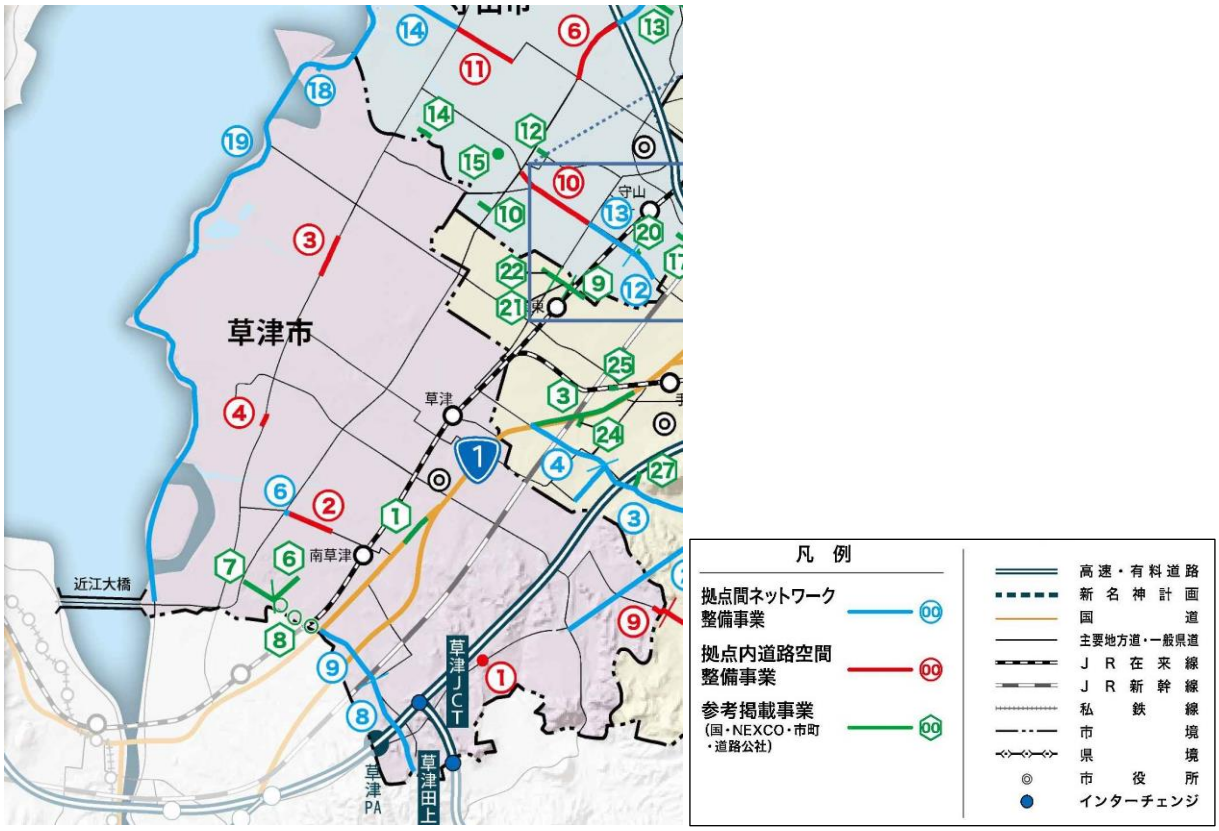
資料：2021 年（令和 3 年）全国道路・街路交通情勢調査

図 2-23　道路混雑状況

表 2-2　混雑度の解釈

混雑度	交通状況の解釈
1.0 未満	円滑に走行できる。
1.0～1.25	ピーク時間帯に混雑する可能性がある。
1.25～1.75	ピーク時間帯を中心に日中でも断続的に混雑が発生する。
1.75 以上	慢性的に混雑が発生する。

市内の道路整備計画をみると、ビワイチの自転車道の整備が進行しているほか、都市計画道路平野南笠線および都市計画道路大江霊仙寺線の整備が今後予定されています。



事業内容	番号	路線名	工区名	継続	前期(R5～R9) 着手	前期(R5～R9) 完了	着手時期検討
交差点改良	⑥	大津草津線	矢橋中央	●		●	
バイパス整備	⑧	(都)平野南笠線	平野・笠山		●		
バイパス整備	⑨	(都)平野南笠線	笠山・南笠東				●
大規模改修（駐車場整備）	⑱	道の駅 草津	下物町		●	●	
自転車通行空間整備	⑲	ビワイチ		●		(●)	
歩行空間整備（歩道設置）	①	大津能登川長浜線	若草	●		●	
歩行空間整備（歩道設置）	②	大津草津線	野路	●			
歩行空間整備（歩道設置）	③	大津守山近江八幡線	北大萱		●		
歩行空間整備（歩道設置）	④	大津守山近江八幡線	南山田		●	●	
歩行空間整備（自転車歩行者道設置）	⑨	石部草津線	山寺・荒張				●
交通安全対策	①	国道1号	矢倉二丁目地区	-	-	-	-
バイパス整備	⑥	(都)大江霊仙寺線	南笠工区その2		●		
バイパス整備	⑦	(都)平野南笠線	新浜工区		●		
バイパス整備	⑧	(都)平野南笠線	南笠工区	調査検討区間			

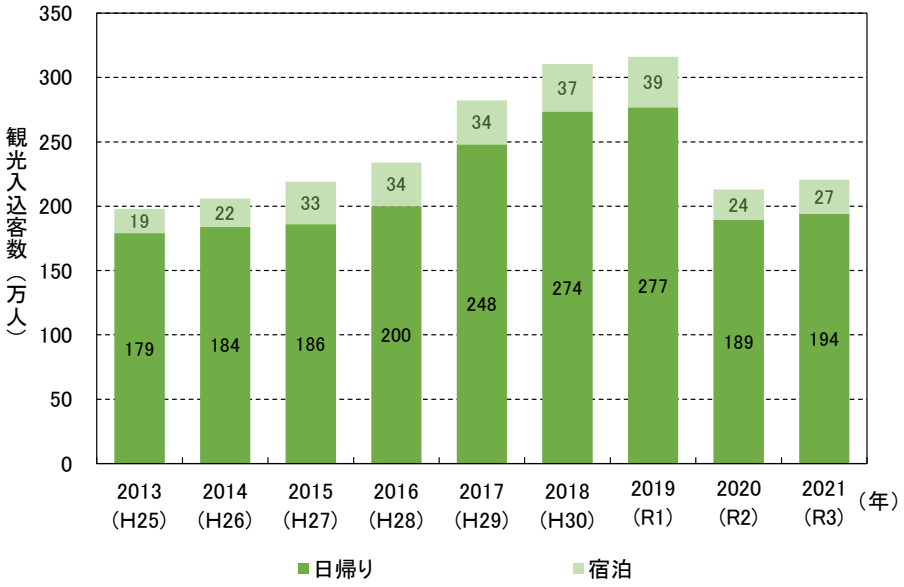
(●)部分完了

出典：滋賀県道路整備アクションプログラム 2023

図 2-24　道路の整備計画

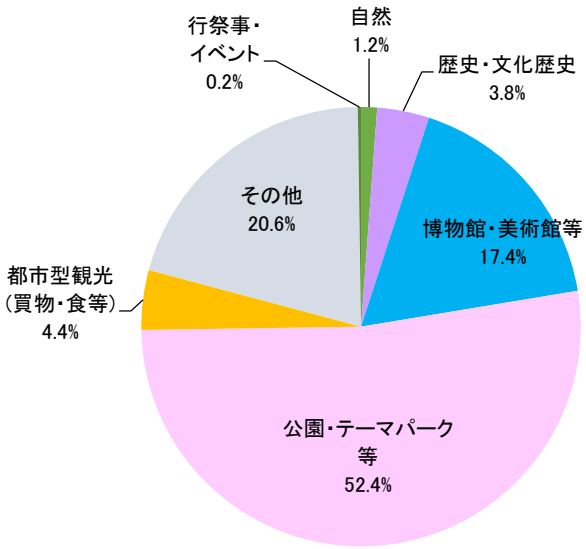
(9)　観光

本市の観光入込客数はコロナ禍前の 2019 年（令和元年）まで日帰り・宿泊ともに増加傾向にありましたが、コロナ禍以降いずれも約 3 割減少しています。また、観光客の主な目的地は公園・テーマパーク等（草津川跡地公園、矢橋帰帆島公園・水生植物公園みずの森等）、博物館・美術館等（琵琶湖博物館等）となっています。



資料：滋賀県観光入込客統計調査

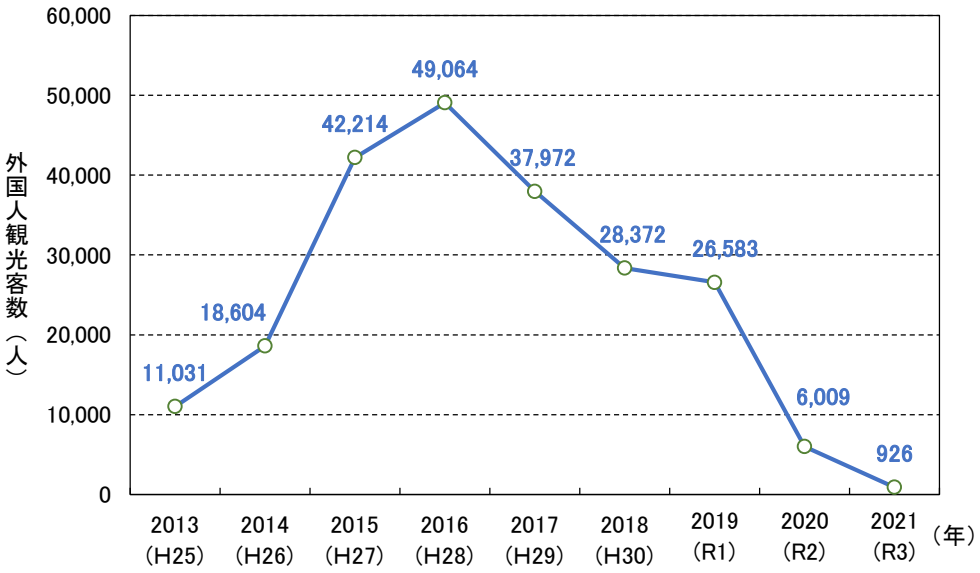
図 2-25　観光入込客数の推移



資料：滋賀県観光入込客統計調査

図 2-26　目的別観光入込客数の内訳（2021 年（令和 3 年））

外国人観光客数の推移をみると、2016 年（平成 28 年）をピークに減少に転じています。さらに 2020 年（令和 2 年）以降はコロナの影響により 926 人まで外国人観光客数が減少しています。



資料：滋賀県観光入込客統計調査

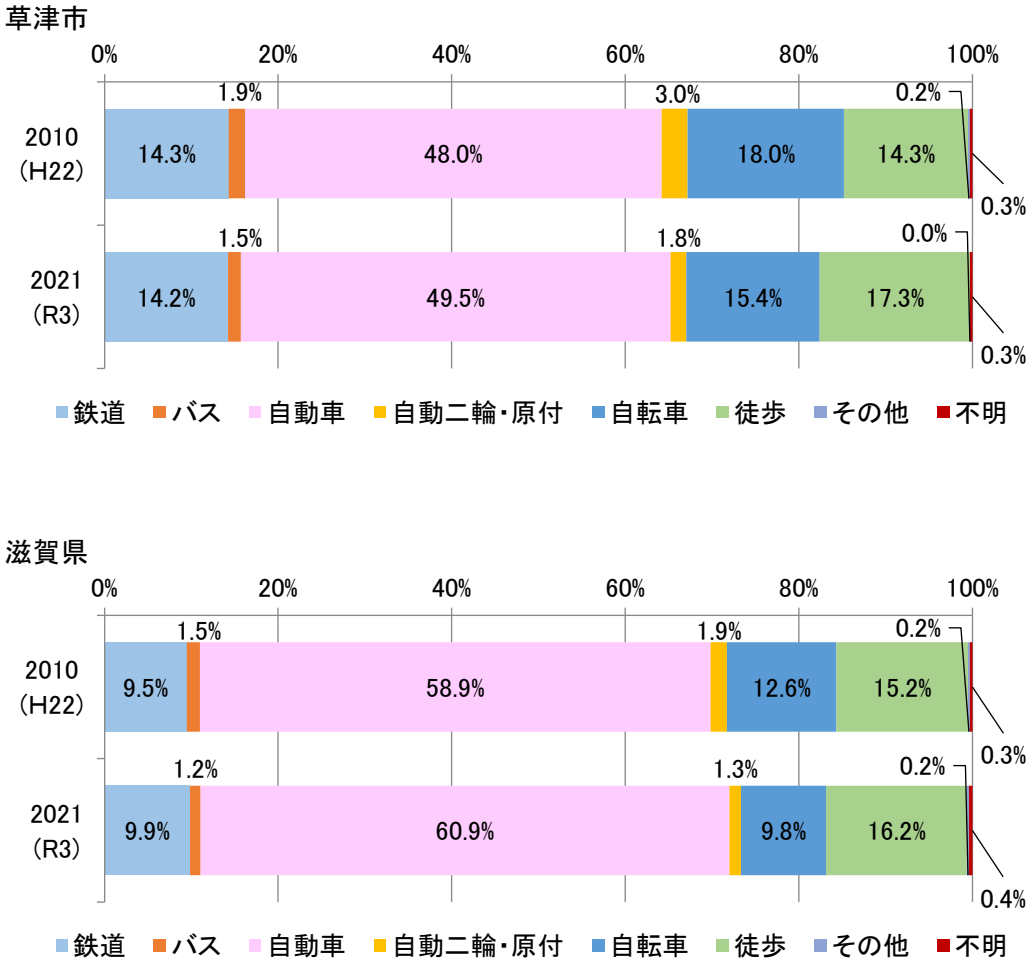
図 2-27　外国人観光客数の推移

2.2　移動の現状

(1)　主な交通手段

本市の移動における交通手段の利用割合をみると、自動車が最も高く 49.5%となっており、日常の移動は自家用車に依存している様子がうかがえます。また、自動車の利用割合は 10 年前の 48.0%と比べ増加傾向にあり、それに伴い、地域公共交通の利用はやや減少傾向となっています。

ただし、県全体の自動車の利用割合は 60.9%であるため、本市は鉄道・バスの地域公共交通や自転車が比較的利用されている地域と言えます。

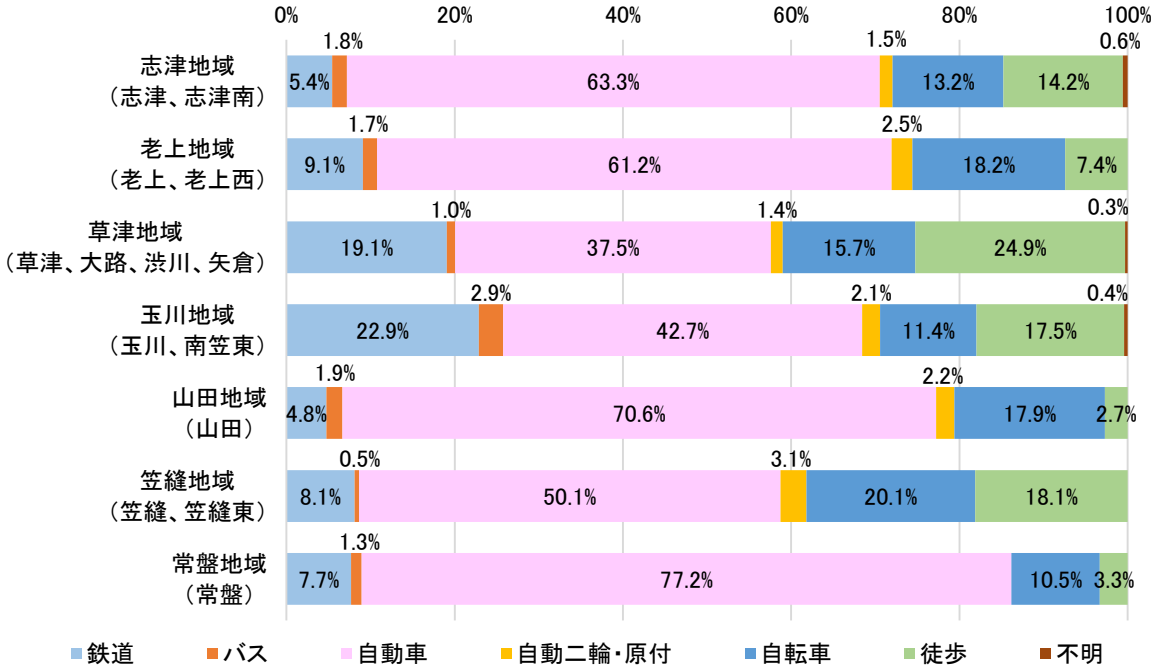


資料：近畿圏パーソントリップ調査

図 2-28　代表する交通手段

地域別に交通手段の利用割合をみると、立命館大学が立地し、パナソニック㈱草津工場周辺や JR 南草津駅周辺に人口集積がみられる玉川地域、JR 草津駅周辺を含む草津地域において鉄道の利用割合が約 2 割程度と大きくなっています（人口の集中状況は P6 参照）。

それ以外の地域においては、鉄道の利用割合は 1 割未満であり、自動車が概ね 6 割以上となっています。



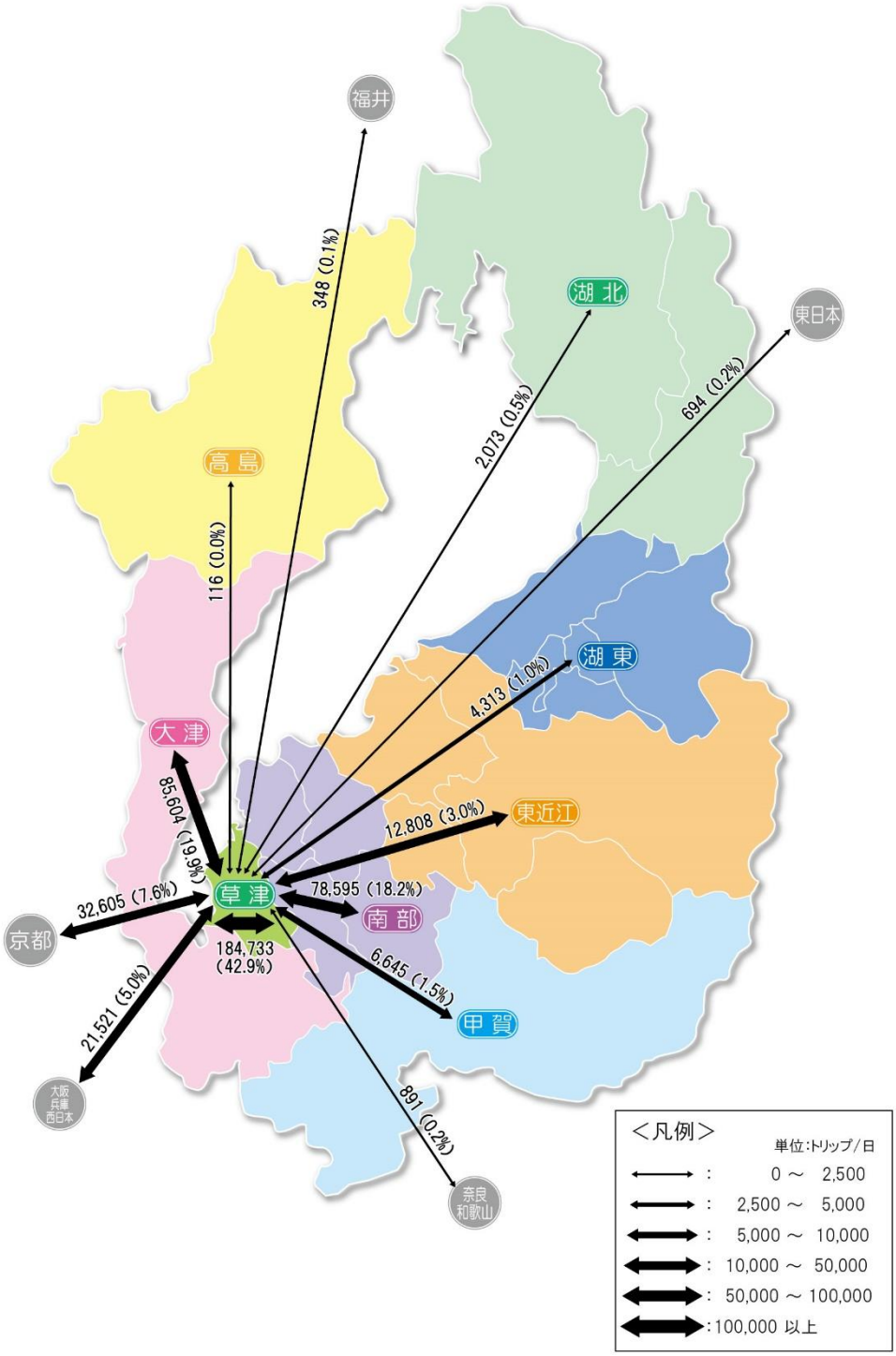
資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-29　地域別の代表する交通手段

(2)　草津市と地域間の移動状況

①　地域間の移動状況（全交通手段計）

本市の移動のうち、市内での移動が 42.9%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると、県内では大津地域への移動が 19.9%、次いで南部地域への移動が 18.2%と多くなっています。県外では京都府への移動が 7.6%と多くなっています。

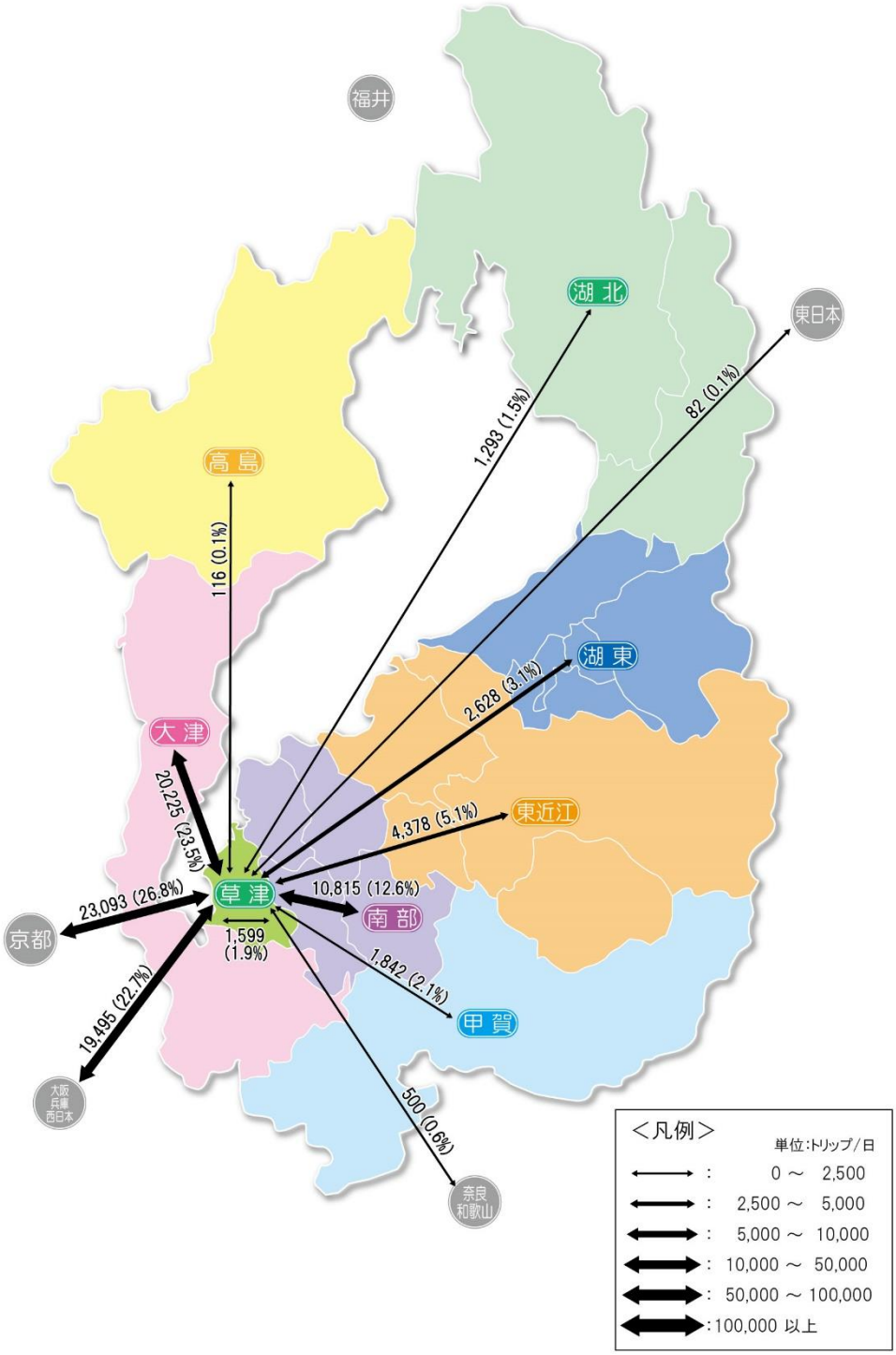


資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-30　地域間の移動状況

② 鉄道による地域間の移動状況

本市の移動のうち、主な交通手段が鉄道である移動についてみると、市内での移動は 1.9%と低くなっています。市外への移動状況をみると、県内では JR 琵琶湖線が運行している大津市で 23.5%、JR 琵琶湖線に加えて JR 草津線が運行している南部地域で 12.6%となっています。県外では、京都で 26.8%、大阪・兵庫・西日本では 22.7%と多く、京阪神方面への移動が多くなっています。

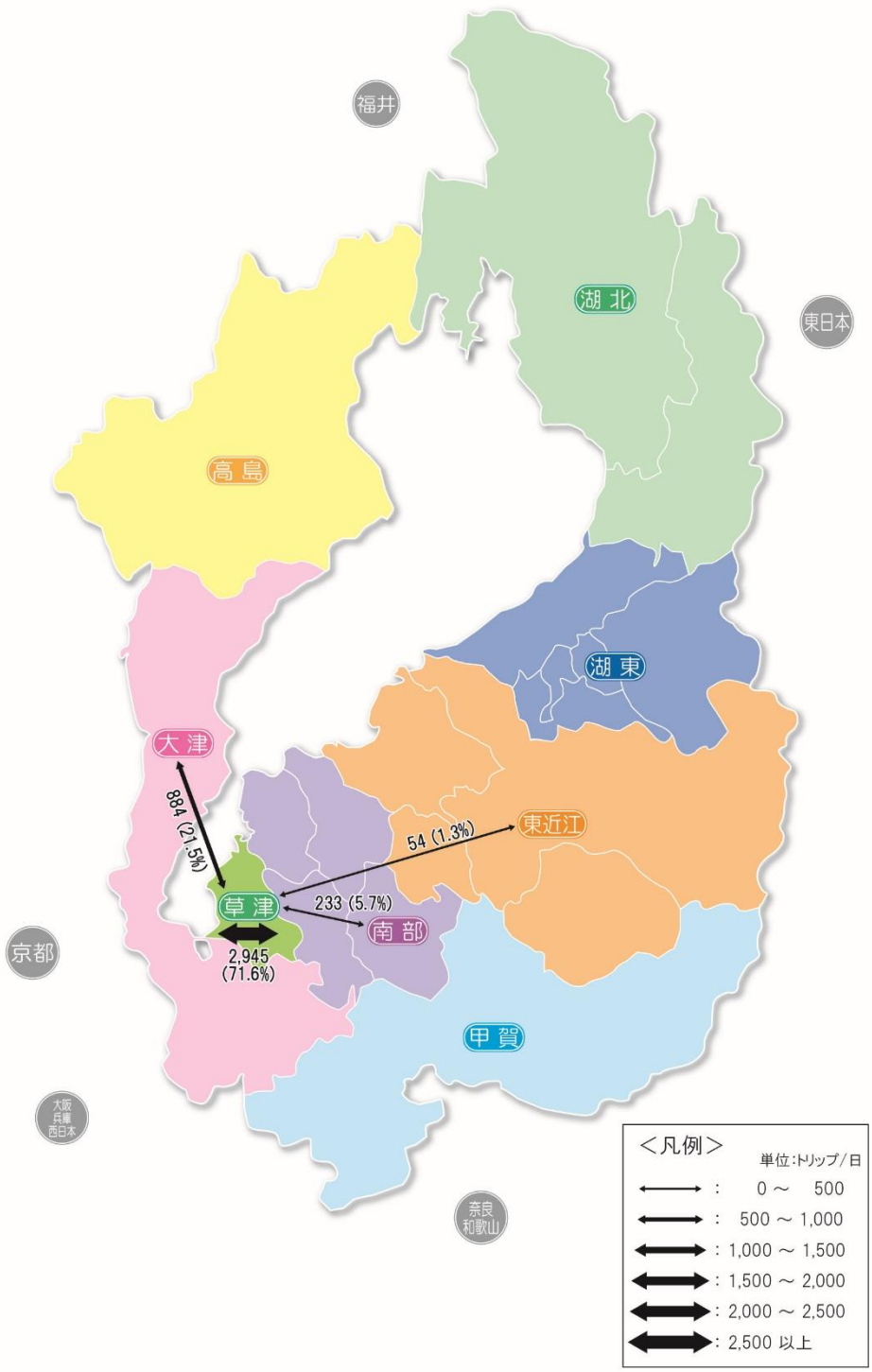


資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-31　鉄道による地域間の移動状況

③　路線バスによる地域間の移動状況

本市の移動のうち、主な交通手段が路線バスである移動についてみると、市内での移動が71.6%と最も多くなっています。市外への移動状況をみると大津市との移動が21.5%と多くなっています。



資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-32　路線バスによる地域間の移動状況

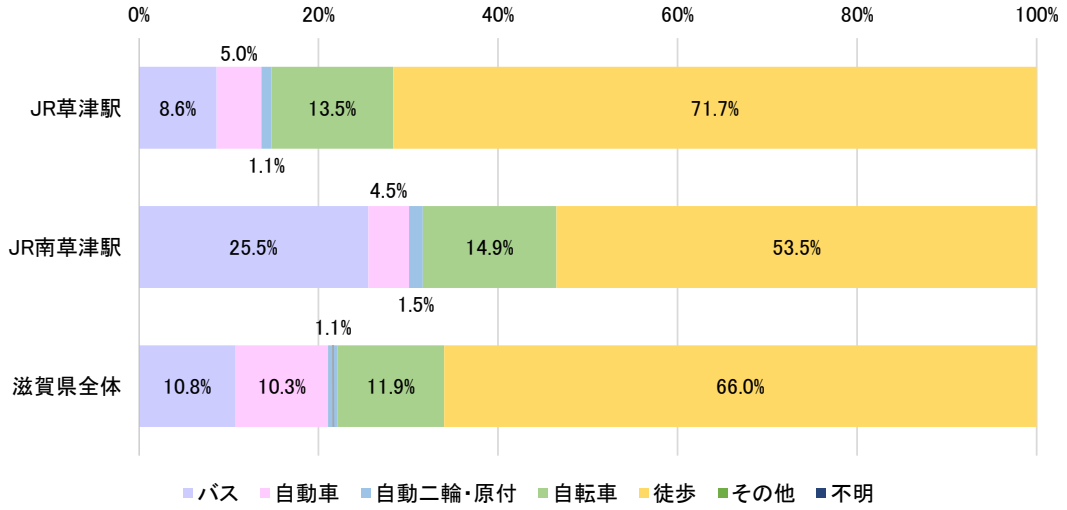
(3)　駅への交通手段

JR 草津駅は、県全体の各駅の合計と比較して、徒歩や自転車の分担率が高く、徒歩は 71.7%となっています。JR 草津駅周辺の商業施設や職場に向かう方が多いためと考えられます。

JR 南草津駅は県全体や JR 草津駅と比べて、バスの割合が高くなっており、一方で、徒歩と自動車の割合が低くなっています。バスの割合が高いのは、周辺企業や立命館大学への通勤・通学のためにバスを利用している方が多いためと考えられます。

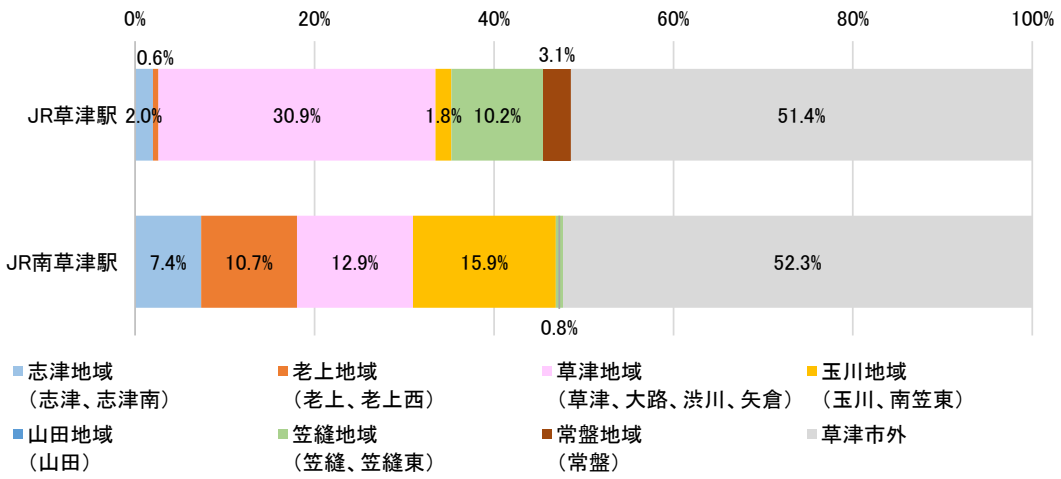
JR 草津駅・JR 南草津駅ともに自動車の割合が滋賀県全体と比較して小さくなっており、鉄道とバスや自転車を組み合わせて通勤・通学をする方が多くなっています。

なお、JR 草津駅の利用者は約半数が市外に住んでいる人で、市内では約 3 割が草津地域、約 1 割が笠縫地域からの利用となっています。JR 南草津駅は市内からは玉川地域が約 2 割、草津地域、老上地域、志津地域がそれぞれ約 1 割となっております。



資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-33　駅への交通手段

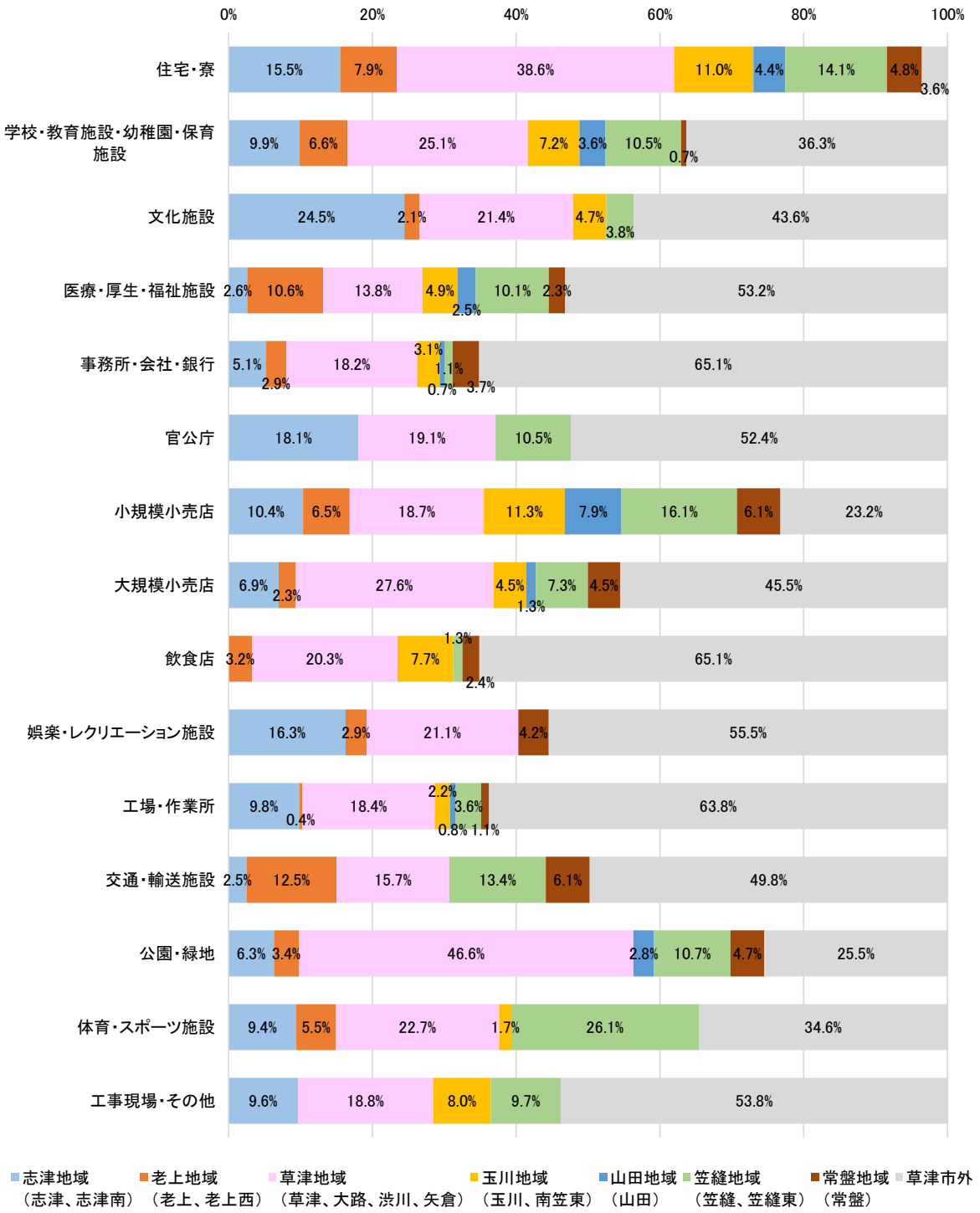


資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-34　鉄道駅利用者の居住地分布

行き先施設別の居住地分布をみると、立命館大学や高等学校が立地していることから、学校等へは約 4 割が市外居住者となっており、鉄道駅からのアクセスが重要なことがわかります。また、医療・厚生・福祉施設についても同様に市外からの利用が約 5 割を占めています。

一方、スーパーマーケット等を含む小規模小売店へは市内の各地域から移動がなされていることがわかります。



資料：2021 年（令和 3 年）近畿圏パーソントリップ調査

図 2-35　行き先施設別の居住地分布

2.3　地域公共交通の現状

(1)　日常生活での移動手段種別等

基幹交通である鉄道が広域の大量輸送を担い、路線バスは JR 草津駅、JR 南草津駅を起終点として交通ネットワークを形成し、市内の日常生活での移動を担っています。また、路線バスでカバーできない地域を中心に、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシーが運行しています。

その他の移動手段として、福祉関連では福祉関係タクシーや福祉有償運送が実施されています。また、地域支え合い運送支援事業も学区まちづくり協議会等によって運営されています。

特定の目的地等への移動手段として、淡海医療センターの運行する病院送迎バス、ダイキンや山寺工業団地等の企業送迎バスなども運行されています。

表 2-3　草津市内での日常生活における移動手段等の分類

区別	種別	運行事業者、運行名称等
地域公共交通	鉄道	JR 琵琶湖線、JR 草津線
	路線バス	近江鉄道バス
		帝産湖南交通バス
		滋賀バス
	コミュニティバス	まめバス
		草津・栗東・守山くるっとバス
	デマンド型乗合タクシー	まめタク
	一般タクシー	タクシー事業者
その他	福祉関係タクシー	福祉輸送事業者、訪問介護事業者
	福祉有償運送	福祉有償運送登録事業者
	地域支え合い運送支援事業	学区まちづくり協議会 学区社会福祉協議会
	移動支援サービス（ソフト事業等）	草津市障害者移動支援事業　他
	送迎サービス	病院、福祉施設、企業

(2)　地域公共交通

①　鉄道

○運行状況

市内には、JR 琵琶湖線および JR 草津線が運行しています。JR 琵琶湖線は、米原方面と京都や大阪方面を結ぶ基幹交通として、通勤や通学を中心に大量の輸送を担っており、1 日あたり平日で 143 本、土曜・日祝で 131 本（大阪方面の上下平均、特急を除く）運行しています。

JR 草津駅を始終点として甲賀市や三重方面を結ぶ JR 草津線は、単線で普通列車のみとなっており、1 日あたり平日で 35 本、土曜・日祝で 38 本（上下平均）運行しています。

各路線の運行本数をコロナ禍前の 2018 年（平成 30 年）と比較すると、JR 琵琶湖線では 1 日あたり 3 本（平日，大阪方面の上下平均）、JR 草津線では 1 日あたり 5 本（平日，上下平均）減少しています。

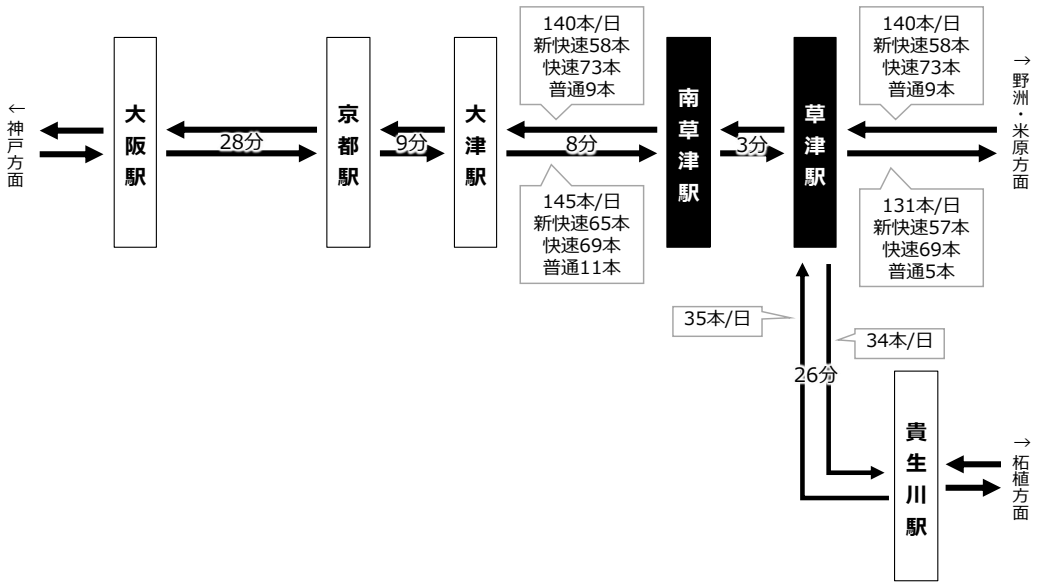


図 2-36　市内の JR の運行状況（平日）（2023 年（令和 5 年）3 月 18 日改正）※特急除く

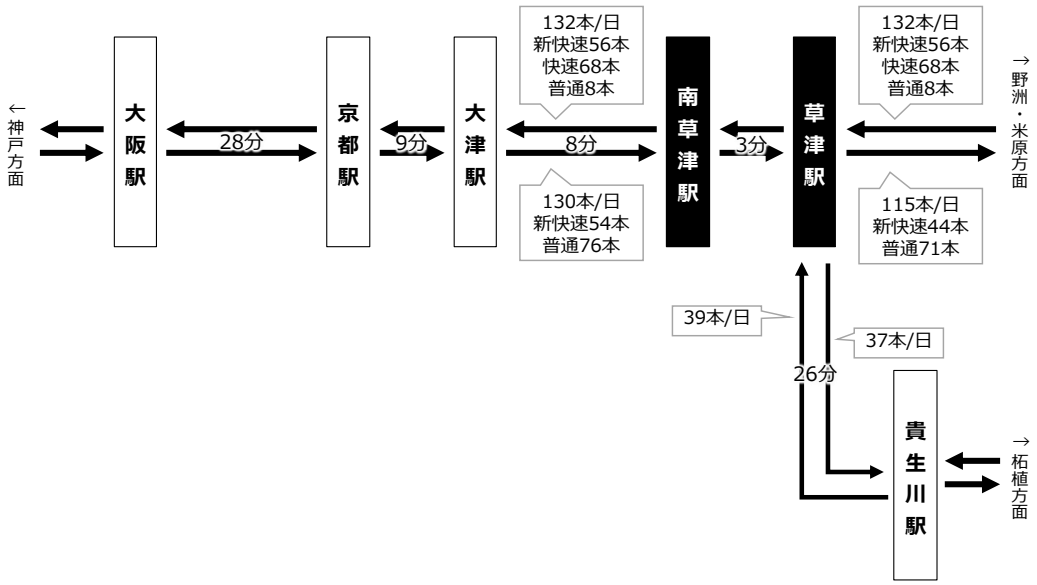
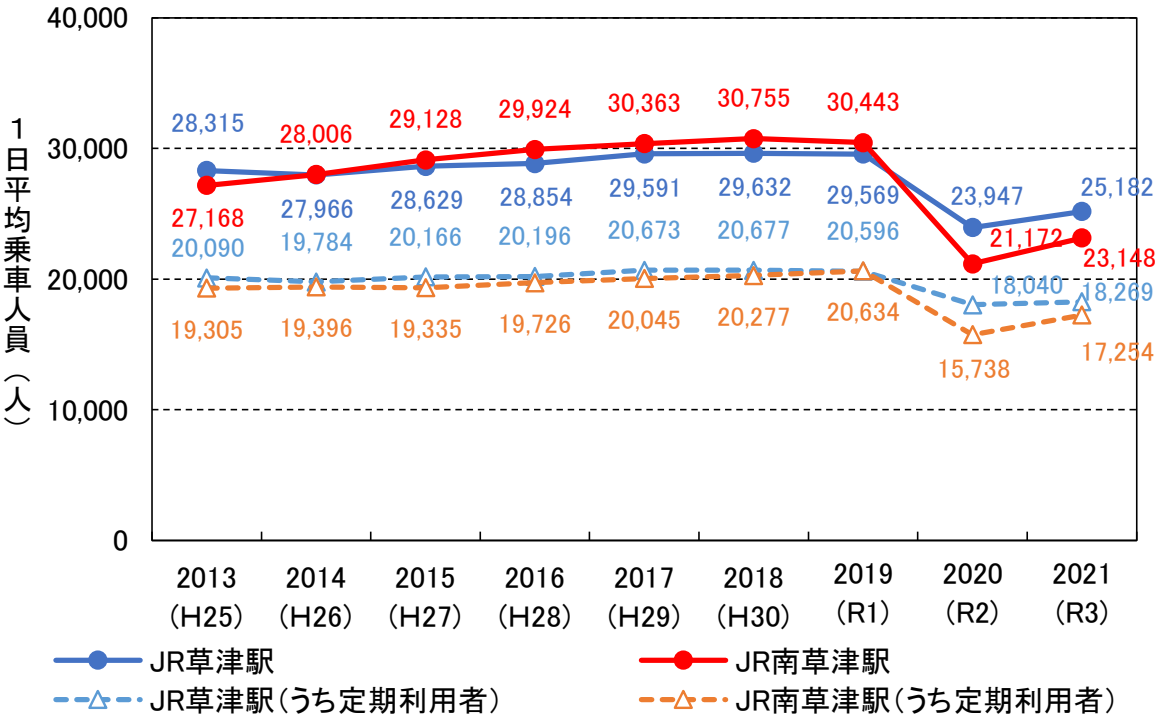


図 2-37　市内の JR の運行状況（土曜・日祝）（2023 年（令和 5 年）3 月 18 日改正）※特急除く

○利用者数

JR 草津駅および JR 南草津駅の乗車人員は、滋賀県下で 1 位、2 位となっており、京阪神への通勤・通学の拠点となっています。2021 年（令和 3 年）の JR 草津駅の乗車人員はコロナ禍前の 2019 年（令和元年）と比較して 15%減少、JR 南草津駅の乗車人員は 24%減少しています。JR 南草津駅は JR 草津駅と比較して定期利用者の減少幅が大きくなっており、オンライン授業の増加に伴って立命館大学などへの通学が減少したことが影響しているとみられます。



資料：滋賀県統計書

図 2-38　JR 駅の乗車人員の推移（平日）

② 路線バス

○運行状況

市内には、近江鉄道、帝産湖南交通、滋賀バスの民間 3 事業者により路線バスが運行しています。JR 草津駅または JR 南草津駅を発着として、JR 琵琶湖線の東西に放射状の路線バス網を形成しています。

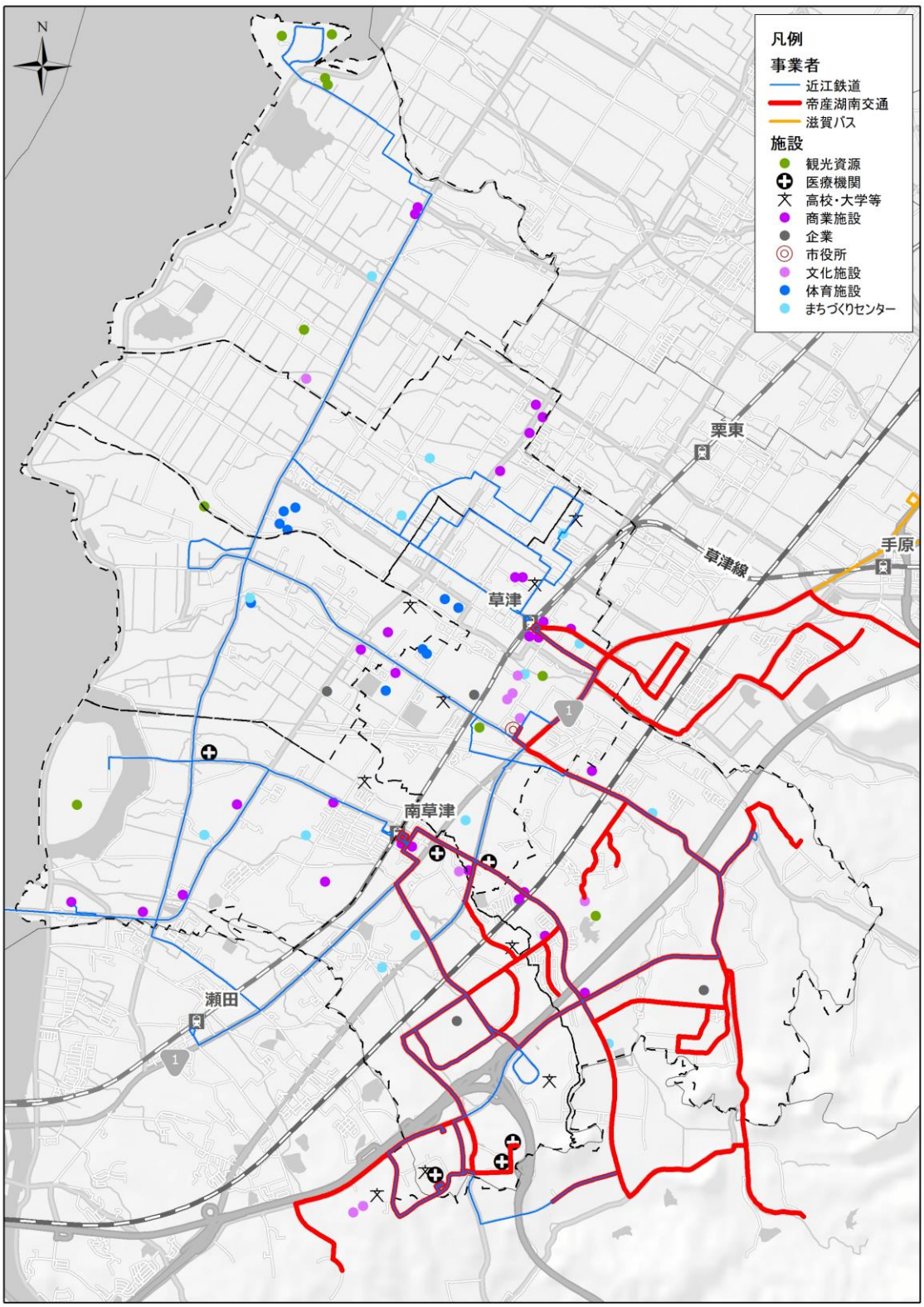


図 2-39 路線バス網（2023 年（令和 5 年））

市内の路線バスは、JR 草津駅と JR 南草津駅を結ぶ南草津西口線や JR 南草津駅とパナソニック方面を結ぶ桜ヶ丘循環線・南草津松団線は便数がやや増加している一方、全体的には便数が減少傾向にあり、小柿循環線や草津車庫線あるいは南草津立命線など、JR 草津駅・JR 南草津駅と市東部を結ぶ路線で特に便数が減少しています。これら路線バスの路線数は、瀬田駅発で草津市内まで運行する 5 路線を加えると、2023 年（令和 5 年）で 38 路線となります。

また、2016 年（平成 28 年）4 月から連節バス「JOINT LINER（ジョイントライナー）」が JR 南草津駅東口～立命館大学間を運行しています。

JR 両駅前では、バス事業者ごとに乗り場が区分されているため、同じ行き先でも経由地によって乗り場が分かれているなど、利用者にとって分かりにくい状況になっています。

表 2-4　JR 草津駅および JR 南草津駅発の路線バスの運行状況（2023 年（令和 5 年））（1/2）

発		のりば	路線名	行き先	運行本数 2017 年（平成 29 年）			運行本数 2023 年（令和 5 年）			事業者
					平日	土	日祝	平日	土	日祝	
JR 草津駅	東口	2	草津医大線	立命館大学、滋賀医大、福祉センター	2			1			近江鉄道
		2	草津立命線	パナソニック東口、立命館大学	29	17	11	21	14	14	
		2	瀬田草津線	南草津駅		1					近江鉄道
		3	小柿循環線	岡、小柿循環、大路三丁目、小柿九丁目	29	23	23	16	14	14	帝産湖南交通
		4	グリーン線	グリーンヒル（青山）、青地西、ダイキン	14	7	7	14	4	4	
		4	直行・上馬場ダイキン東	上馬場ダイキン東	2			5			
		4	ロクハ荘	ロクハ荘、青地西	9	6	6	4			
		4	技術専門校	草津技術専門学校、青地西	2			2			
		4	上桐生線	上桐生、ダイキン、グリーンヒル	21	19	19	20	17	17	
		4	青山五丁目（エ・団）	グリーンヒル（青山）、青地西、ダイキン	3			2			
		4	草津車庫線	草津車庫、青地西、山寺	25	19	19	10	13	13	
		5	草津駅～西住宅①	トレセン西住宅、東宝ランド、トレセン	19	17	17	10	3	3	
		5	草津駅～金勝公民館	コミュニティセンター金勝	15	19	13	11	6	6	
		5	栗東循環線	栗東市役所、栗東運動公園	19	16	16	16	14	14	
		5	大野神社参道参道入口	大野神社参道参道入口					5	5	
		6	草津伊勢落線	石部駅	9	7	7	9	7	7	滋賀バス
	西口	1	上笠平井循環線	職業安定所、草津東高校	4	4		4	4		近江鉄道
		2	近江大橋線	職業安定所、イオンモール草津、大津駅、浜大津	6	6	6	6	3	3	
		2	烏丸下物線	職業安定所、下物、琵琶湖博物館	24	26	26	24	26	26	
		2	南草津西口線	職業安定所、草津総合病院、南草津駅西口	10	6	6	15	9	9	
		2	浜街道線	職業安定所、近江大橋口、瀬田駅	8	4	3	4	2	2	

※色付きは 2017 年（平成 29 年）以降に廃止された路線

表 2-5　JR 草津駅および JR 南草津駅発の路線バスの運行状況（2023 年（令和 5 年））（2/2）

発		のりば	路線名	行き先	運行本数 2017 年（平成 29 年）			運行本数 2023 年（令和 5 年）			事業者
					平日	土	日祝	平日	土	日祝	
JR 南草津駅	東口	1　3　4	南草津立命線	立命館大学	146	40	40	133	38	38	近江鉄道
		5	南草津飛鳥線	飛鳥グリーンヒル、かがやき通り	40	33	33	41	32	32	
		5	南草津医大線	福祉センター、立命館大学、滋賀医大、パナソニック前	7			2			
		5	南草津松団線	パナソニック前、パナソニック団地口	20			22			
		6	パナソニック循環線	パナソニック	2			3	2	2	帝産湖南交通
		6	桜ヶ丘循環・かがやきの丘循環	かがやきの丘	21	12	12	11	6	6	
		6	桜ヶ丘循環線	パナソニック、桜ヶ丘	4			7	5	5	
		6	南草津・パナソニック西口	パナソニック、桜ヶ丘	4						帝産湖南交通
		6	南草津・パナソニック東口	パナソニック、桜ヶ丘	2						
		6	南草津・養護学校	草津養護学校、桜ヶ丘、滋賀医大	15	14	14	6	6	6	帝産湖南交通
		6	南草津駅-松が丘（かがやき）	若草、青山、松が丘、かがやき通り	23	17	17	13	6	6	
		6	南草津駅-松が丘（パナソニック）	若草、青山、松が丘、パナソニック	9	10	10				帝産湖南交通
		6	南草津駅・草津車庫線	草津車庫、かがやきの丘、山寺	8	3	3	2			帝産湖南交通
		6	南草津駅・龍谷大学線	龍谷大学、滋賀医大	5			4			
	西口	2	イオンモール南草津線	イオンモール草津	30	47	47	30	47	47	近江鉄道
		2	南草津西口線	草津駅西口	11	5	5	10	6	6	

※色付きは 2017 年（平成 29 年）以降に廃止された路線

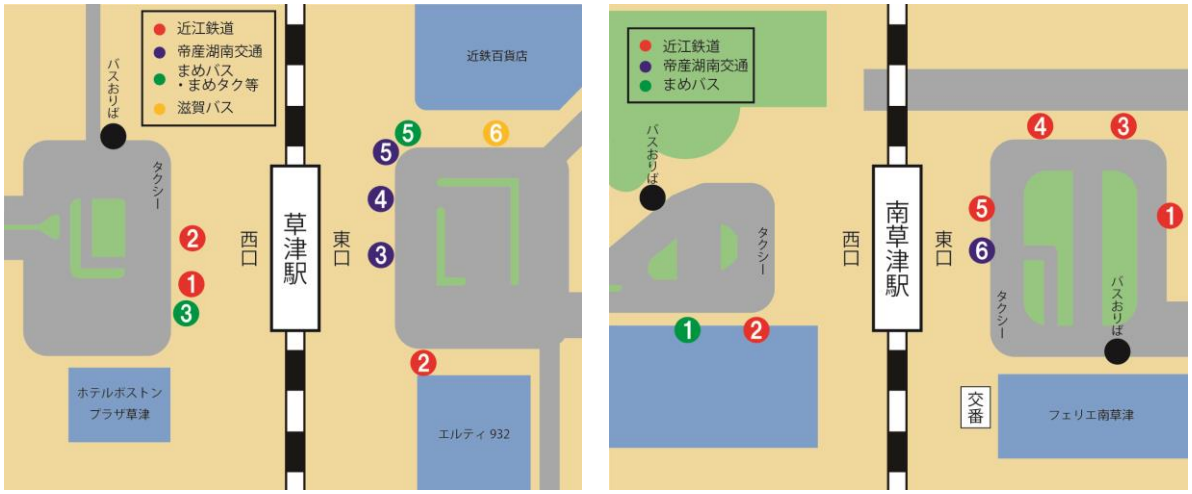


図 2-40　JR 草津駅・JR 南草津駅のバスのりば

平日の路線バスの運行本数をみると、JR 両駅と栗東市域、市南部の工業団地や大学、琵琶湖沿岸の商業施設や観光施設を結ぶ路線で 1 日当たり 30 本以上のバスが運行されています。

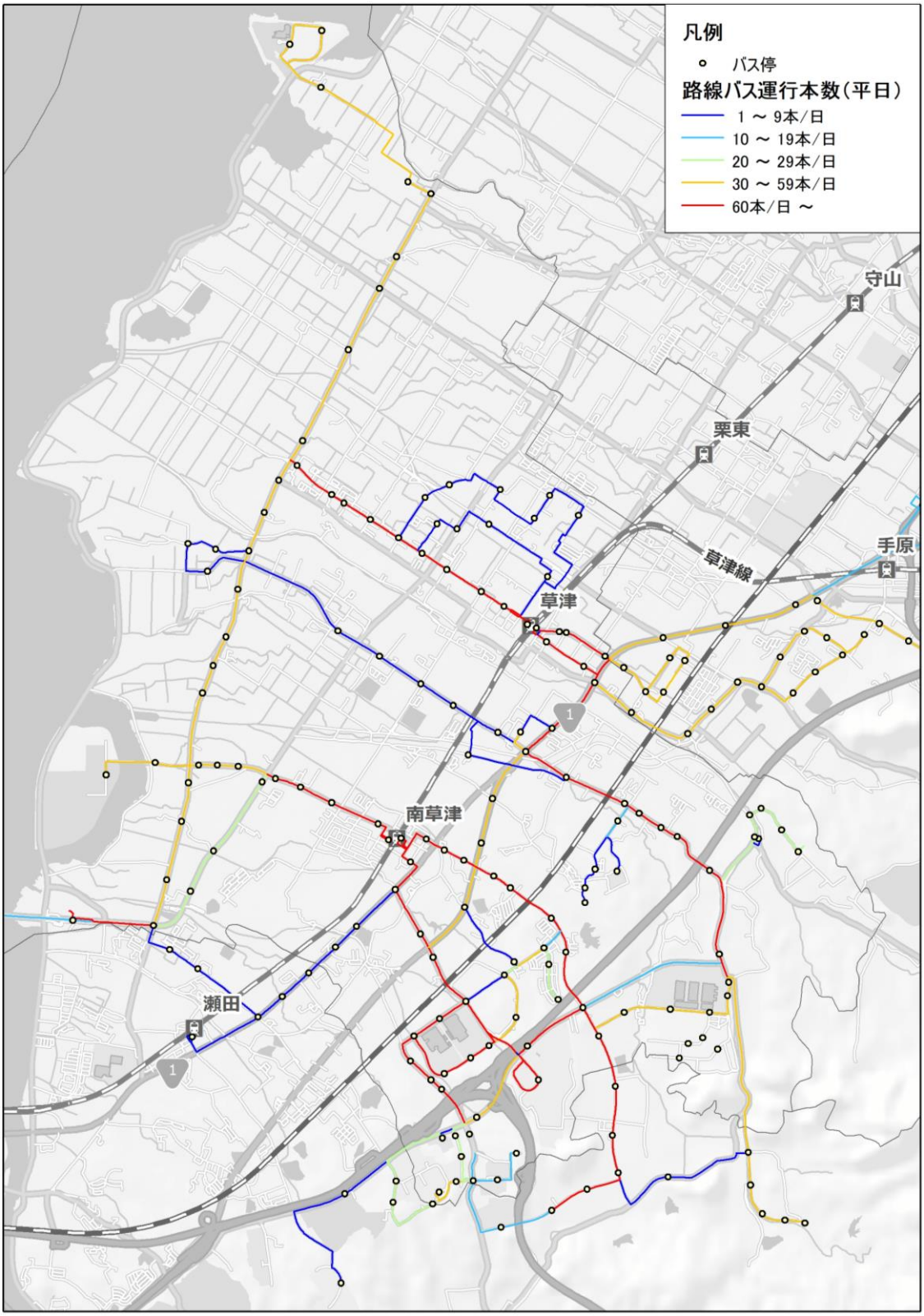


図 2-41　平日の路線バス運行本数（2023 年（令和 5 年））

土曜日の路線バスの運行本数をみると、JR 両駅と琵琶湖沿岸や立命館大学を結ぶ路線で運行本数が多い一方で、平日と比較して栗東市域や工業団地に向かう路線の本数は少なくなっています。

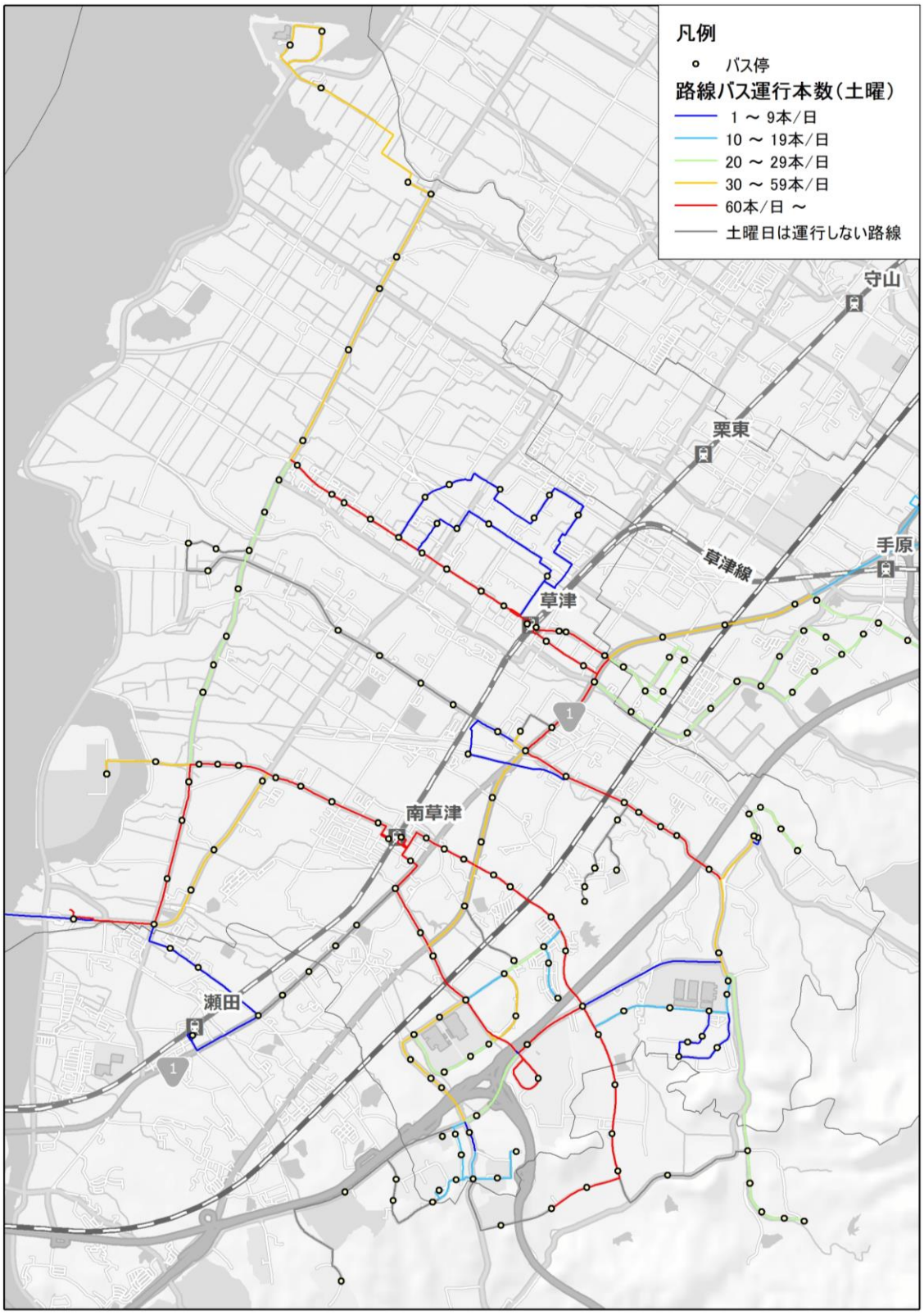


図 2-42　土曜日の路線バス運行本数（2023 年（令和 5 年））

日曜日は土曜日と概ね同様の運行本数となっています。JR 南草津駅と立命館大学を結ぶ路線などで 1 日あたり 60 本以上が運行されています。

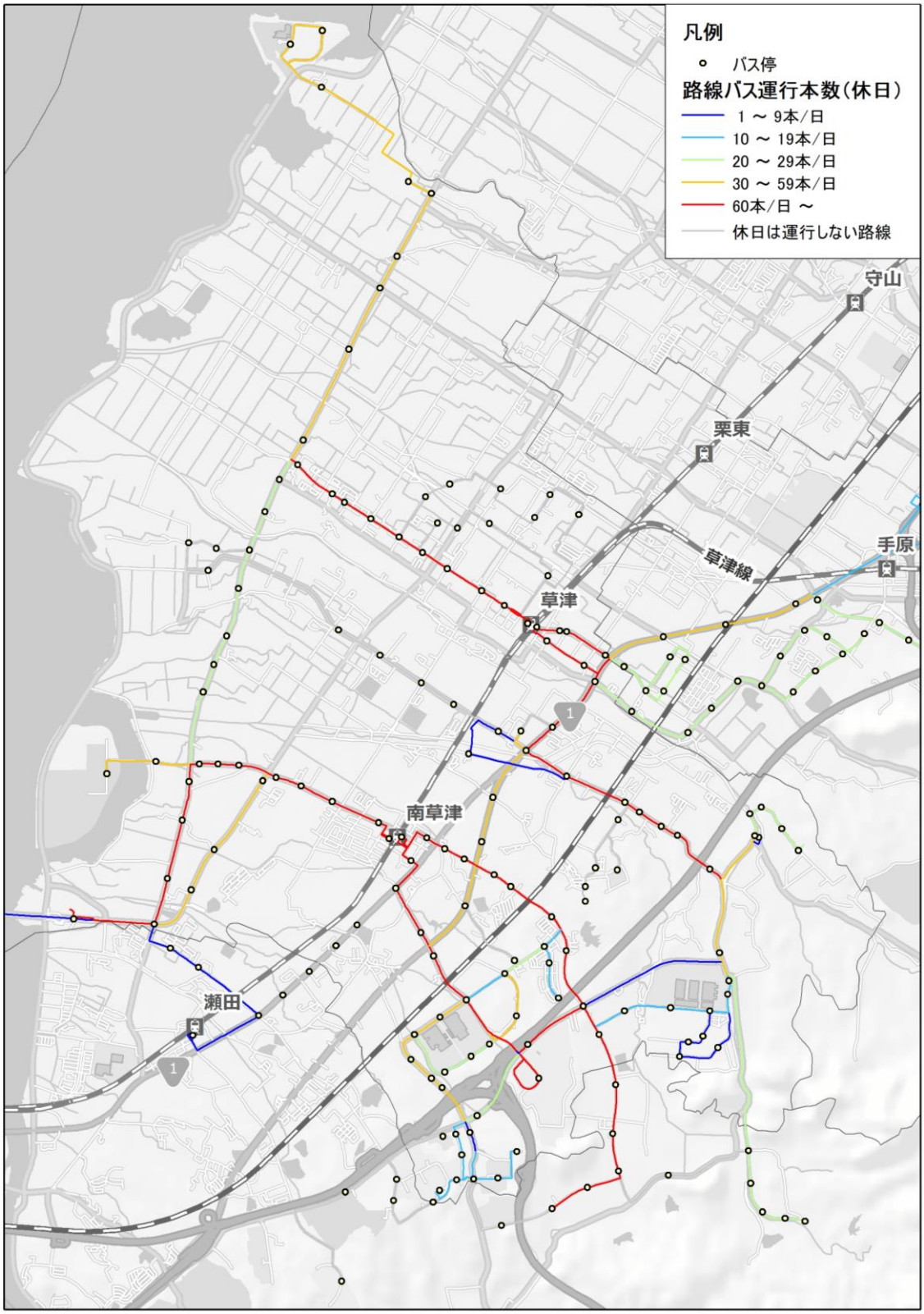
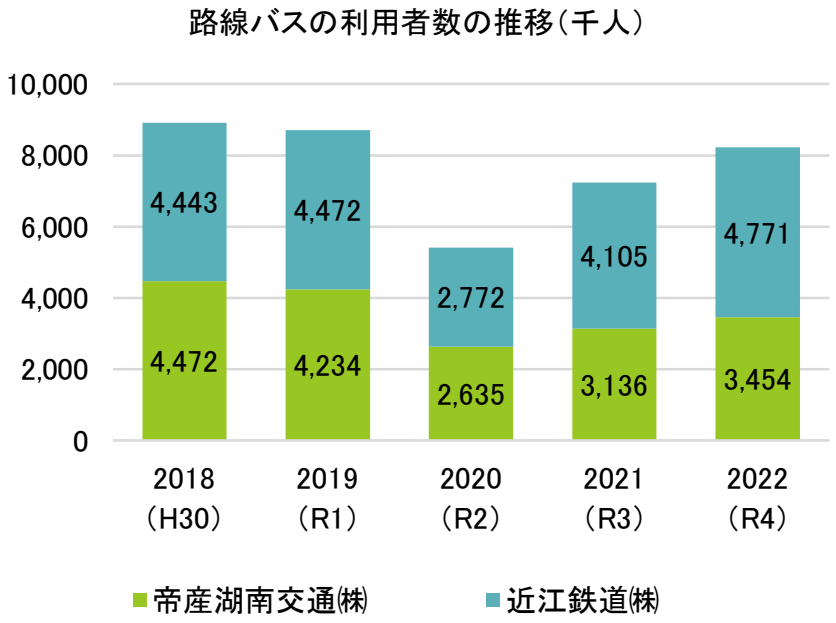


図 2-43　日祝日の路線バス運行本数（2023 年（令和 5 年））

○利用者数

路線バスの利用者数はコロナ禍の影響で 2020 年（令和 2 年）に前年比で約 4 割減少しました。その後、利用者数は回復傾向にはあるものの、2022 年（令和 4 年）時点でも 2019 年（令和元年）と比べ、約 9 割程度回復した状況にあります。



※帝産湖南交通㈱：全路線の利用者数、近江鉄道㈱：大津営業所管内の全路線の利用者数

資料：草津市

図 2-44　路線バスの利用状況の推移

③　コミュニティバス

〇運行状況

交通不便地の解消を図るため、路線バスが走っていない地域をコミュニティバス「まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス」が運行しています。

2009 年（平成 21 年）10 月から実証運行を開始し、2013 年（平成 25 年）10 月から本格運行となりました。その後、2022 年（令和 4 年）10 月からの商店街循環線の運行経路の一部変更をはじめ、利用状況等を考慮しながら、路線の改編を重ね、現在は、7 路線 8 系統で運行しています。このうち草津駅下笠線は 2021 年（令和 3 年）11 月から実証運行を開始し、2022 年（令和 4 年）11 月に本格運行へ移行しています。

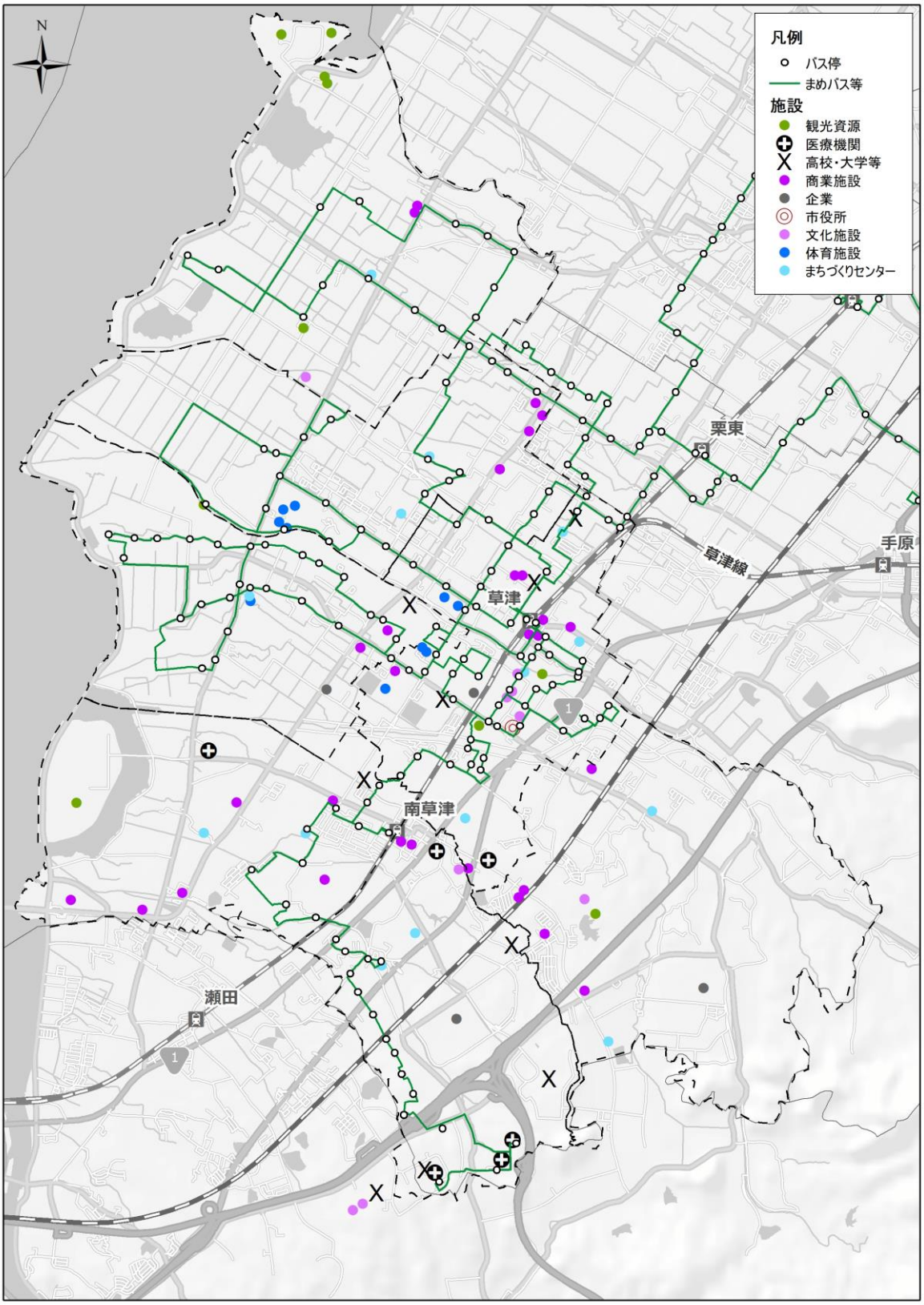
大宝循環線と宅屋線は草津市、栗東市、守山市の 3 市で共同運行を行っており、草津・栗東・守山くるっとバスとして JR 守山駅まで乗り入れています。

表 2-6　まめバス等の概要

運休日	日曜日・国民の祝日・年末年始（12/29～1/3）
料金	大人（中学生以上）：200 円 こども（小学生）：100 円
割引	① 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害保健福祉手帳を持っている方 ② 往復割引 ③ 回数券 ④ まめバス応援店利用割引

表 2-7　まめバス等の運行状況（2023 年（令和 5 年））

	路線名	運行本数 2017 年（平成 29 年）		所要時間	運行本数 2023 年（令和 5 年）		所要時間	事業者
		平日	土曜		平日	土曜		
まめバス	商店街循環線	12	8	18～19 分	12	8	18，33 分	帝産湖南交通
	草津駅医大線	18	10	62～66 分	20	10	62～66 分	
	山田線							近江鉄道
	草津駅北山田循環	8	7	46 分	8	7	46 分	
	草津駅木ノ川循環	6	5	41 分	6	5	41 分	
	笠縫東常盤線	6	6	54 分	6	6	54 分	
	草津駅下笠線	－	－	－	5	5	40 分	
草津・栗東・守山くるっとバス	大宝循環線	10	10	35～37 分	10	10	52 分	
	宅屋線	10	－	55 分	10	－	50 分	



資料：草津市

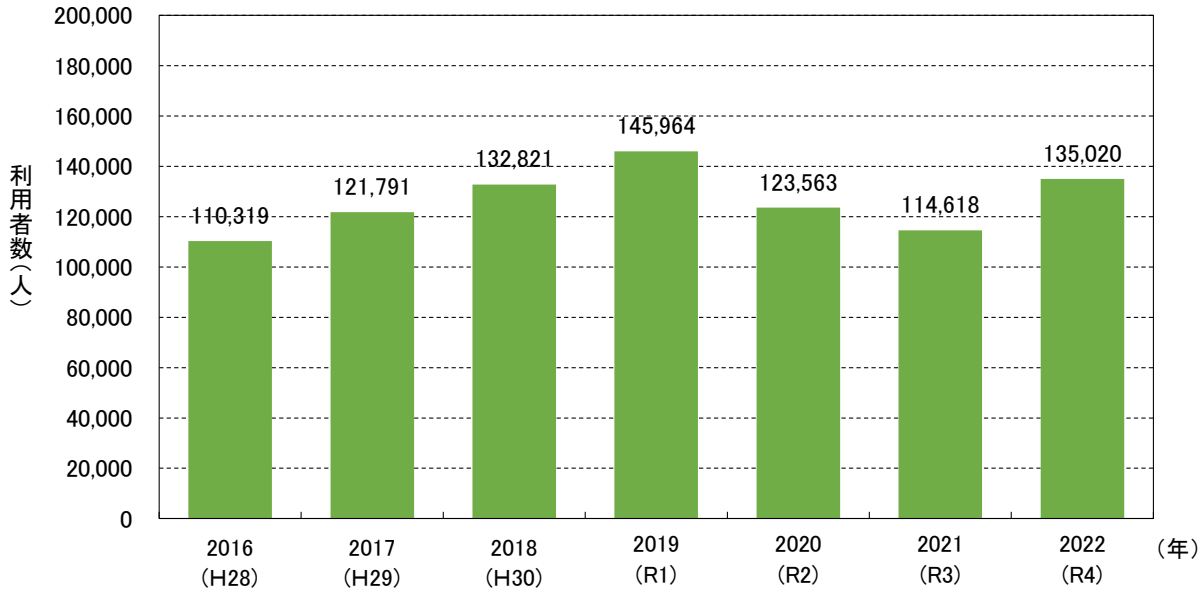
図 2-45　まめバス等の運行状況（2023 年（令和 5 年））

○利用者数

まめバス等の利用者数はコロナ禍の影響で 2020 年（令和 2 年）に前年比で約 2 割減少しましたが、利用者数は回復傾向にはあるものの、2022 年（令和 4 年）時点でも 2019 年（令和元年）と比べ、約 9 割程度回復した状況にあります。

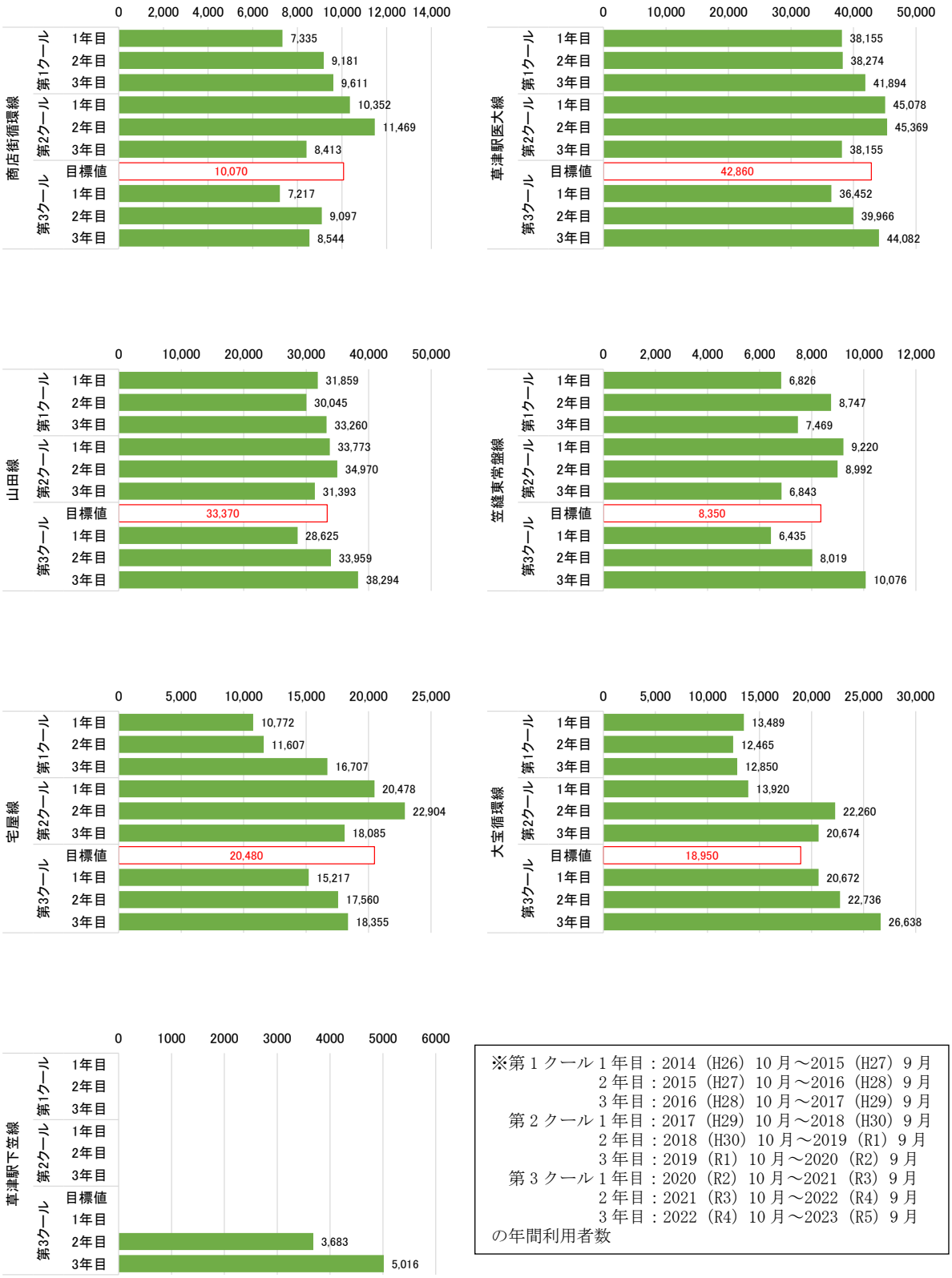
なお、まめバスの運行継続判断の基準として、各路線に目標利用者数を設定しており、原則 3 年間を 1 クールとして、達成状況により運行継続の判断（1 クールに 1 回でも目標を達成することができれば、次のクールも運行を継続）を行っています。

第 3 クールは 2020 年（令和 2 年）10 月から 2023 年（令和 5 年）9 月までの予定でしたが、コロナ禍による一時的な利用者数の減少を鑑みて期間を 2024 年（令和 6 年）9 月まで 1 年間延長しています。



※10 月～翌年 9 月の集計値，2016 年（平成 28 年）は 2015 年（平成 27 年）10 月～2016 年（平成 28 年）9 月

図 2-46　まめバス等の年間利用状況（まめバス等 7 路線の合計値）



※第１クール１年目：2014（H26）10 月～2015（H27）９月
２年目：2015（H27）10 月～2016（H28）９月
３年目：2016（H28）10 月～2017（H29）９月
第２クール１年目：2017（H29）10 月～2018（H30）９月
２年目：2018（H30）10 月～2019（R1）９月
３年目：2019（R1）10 月～2020（R2）９月
第３クール１年目：2020（R2）10 月～2021（R3）９月
２年目：2021（R3）10 月～2022（R4）９月
３年目：2022（R4）10 月～2023（R5）９月
の年間利用者数

資料：草津市

図 2-47　まめバス等各路線の利用者数と目標利用者達成状況

④　デマンド型乗合タクシー

〇運行状況

まめバス等では運行が困難な地域の移動手段の確保を図るため、デマンド型乗合タクシー「まめタク」を運行しています。

まめタクは、予約があった便のみ運行し、予約がない便は運行しない「デマンド型」で、まめバスのように路線・停留所・運行時間が決まっており、停留所間を乗車することができる運行形態となっています。

青地笠井線、追分線、山寺新田線、馬場線、岡本線の 5 路線は、2020 年（令和 2 年）11 月から実証運行を開始し、実証運行期間中に本格運行への移行基準を達成したことから、2022 年（令和 4 年）11 月から本格運行となりました。また、2022 年（令和 4 年）11 月から新たにまめタクの JR 草津駅接続路線となる草津駅山寺新田線、草津駅馬場線の実証運行を開始し、草津駅山寺新田線は 2023 年（令和 5 年）11 月から本格運行となりました（草津駅馬場線は以降基準を達成しなかったため廃止）。

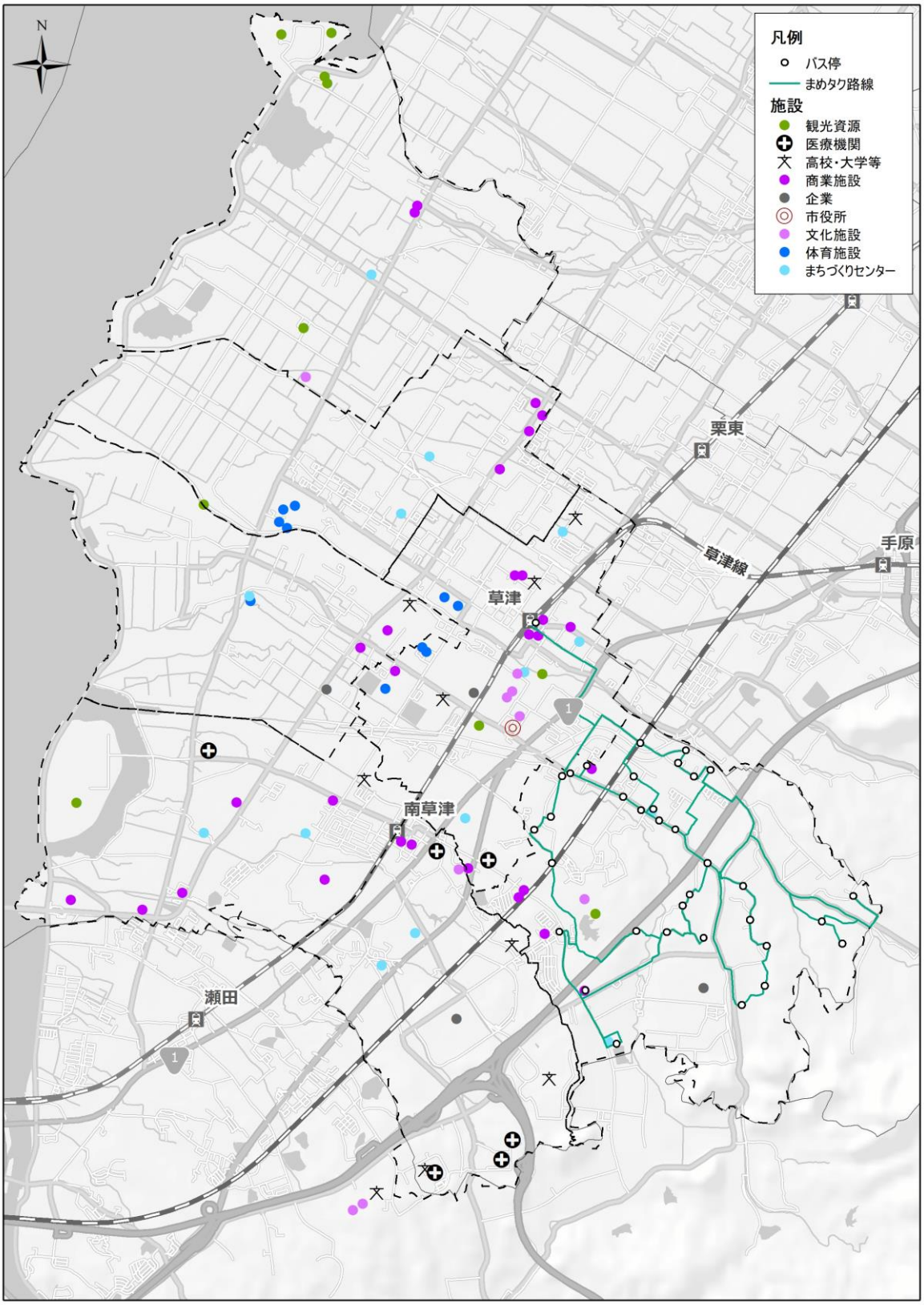
表 2-8　まめタクの概要

運休日	土曜日、日曜日・国民の祝日・年末年始（12/29～1/3）
料金	大人（中学生以上）：200 円　※草津駅山寺新田線・草津駅馬場線は 500 円 こども（小学生）：100 円　※草津駅山寺新田線・草津駅馬場線は 250 円
割引	① 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害保健福祉手帳を持っている方 ② 乗換割引・往復割引（まめタク⇔路線バス，まめタク⇔まめタク） ③ 回数券 ④ まめタク応援店利用割引

表 2-9　まめタクの運行状況（2023 年（令和 5 年））

路線名	運行本数 2023 年 (令和 5 年)	所要 時間	事業者
青地笠井線	8	14 分	近江タクシー
追分線	8	36 分	
山寺新田線	8	26 分	
馬場線	8	22 分	
岡本線	8	36 分	
草津駅山寺新田線	2	23 分	

※草津駅山寺新田線、草津駅馬場線の運行本数は往復計

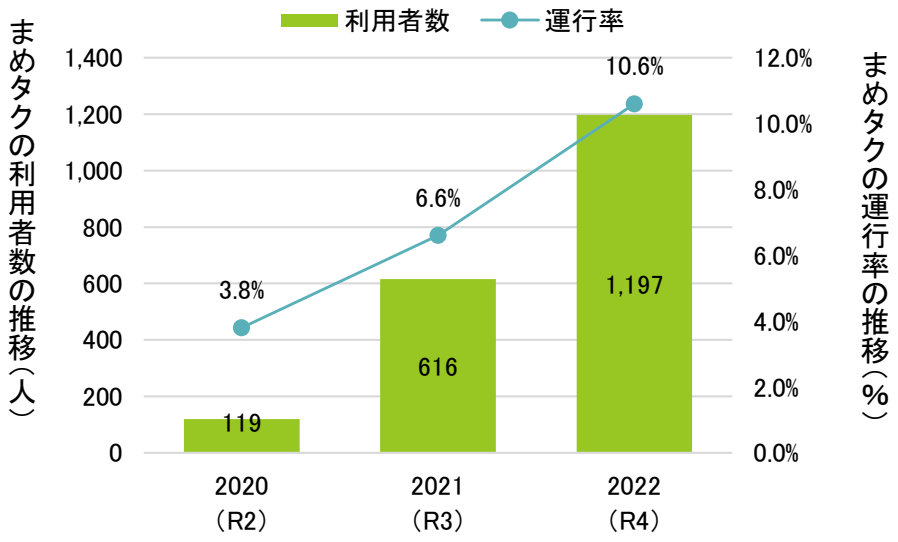


資料：草津市

図 2-48　まめタクの運行状況（2023 年（令和 5 年））

○利用者数

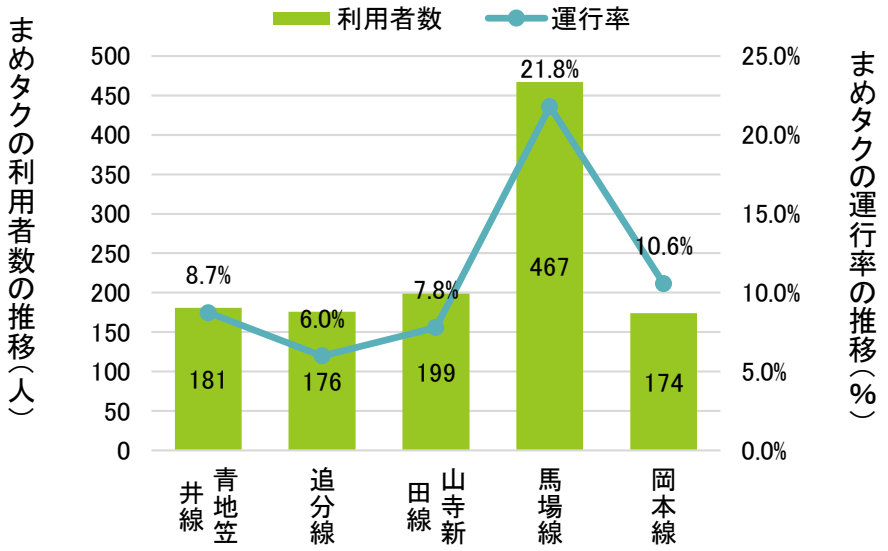
まめタクの利用者数は、実証運行を開始した 2020 年（令和 2 年）以降、利用人数および運行率は増加傾向にあり、2022 年（令和 4 年）で運行率が 10.6%となっています。また、路線別では、馬場線の利用が最も多く、2022 年（令和 4 年）で運行率が 21.8%となっています。



※運行率：1 か月の運行予定の総便数に対する実際に運行のあった便数

※10 月～翌年 9 月の集計値，2020 年（令和 2 年）は 2019 年（令和元年）10 月～2020 年（令和 2 年）9 月

図 2-49　まめタク「既存 5 路線」の利用者数・運行率の推移



※10 月～翌年 9 月の集計値，　2021 年（令和 3 年）10 月～2022 年（令和 4 年）9 月

図 2-50　まめタク「既存 5 路線」の利用者数・運行率（路線別，2020 年（令和 4 年））

⑤　一般タクシー

〇運行状況

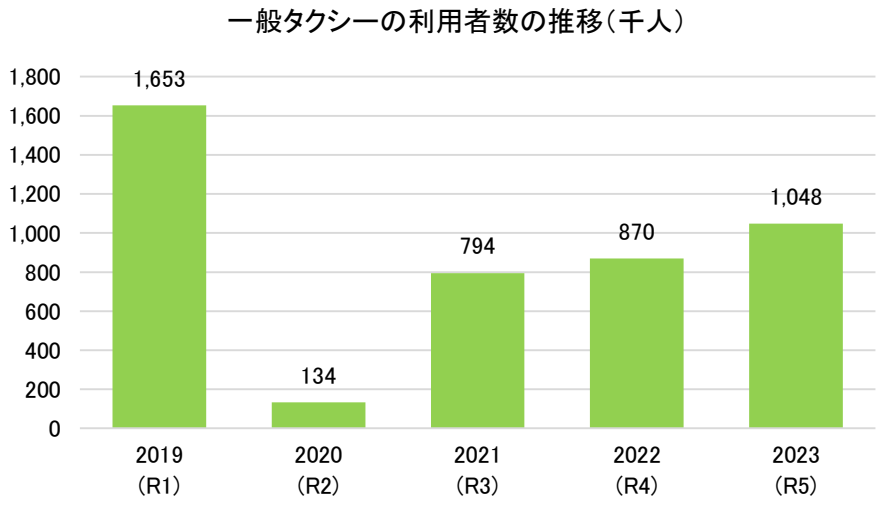
市内の JR 駅前広場では、以下のタクシー事業者が市からの占用許可を受けており、各タクシー事業者の運行により地域の日常的な移動を担っています。

表 2-10　駅前広場占用許可タクシー事業者の一覧

事業者名	所在地
近江タクシー㈱　守山営業所	守山市古高町 230
桜タクシー㈱	草津市矢橋町 21 番地 5
滋賀エムケイ㈱　栗東営業所	栗東市高野 195-1
滋賀タクシー㈱　草津営業所	栗東市小柿 8 丁目 7 番 8 号
滋賀第一交通㈱　栗東営業所	栗東市大橋 7 丁目 7 番 8 号
滋賀ヤサカ自動車㈱　草津営業所	草津市南笠東 1 丁目 1 番 55 号
㈱帝産タクシー滋賀	草津市山寺町 192 番地 1

〇利用者数

路線バスと同様に、タクシーも利用者数はコロナ禍の影響で 2020 年（令和 2 年）に大きく減少しています。その後回復傾向にはあるものの、2023 年（令和 5 年）には 1,048 千人と、2019 年（令和元年）の 1,653 千人と比べると、約 6 割程度回復した状況となっています。



※10 月～翌年 9 月の集計値，2019 年（令和元年）は 2018 年（平成 30 年）10 月～2019 年（令和元年）9 月

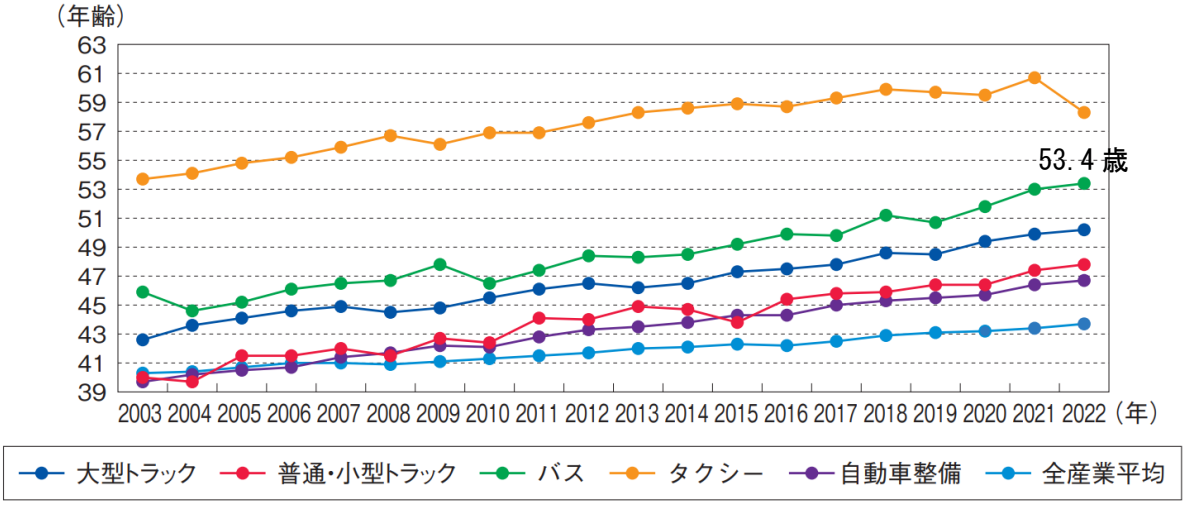
資料：タクシー協会

図 2-51　湖南交通圏におけるタクシーの利用者数の推移

⑥　バス・タクシー運転者を取り巻く動向

全国的にバスの運転者は高齢化が進んでおり、2022 年（令和 4 年）の平均年齢は 53.4 歳と全産業の平均よりも高くなっています。

タクシーの運転者の平均年齢は、バス運転者よりも高く、ここ 10 年間、59 歳前後で推移しています。

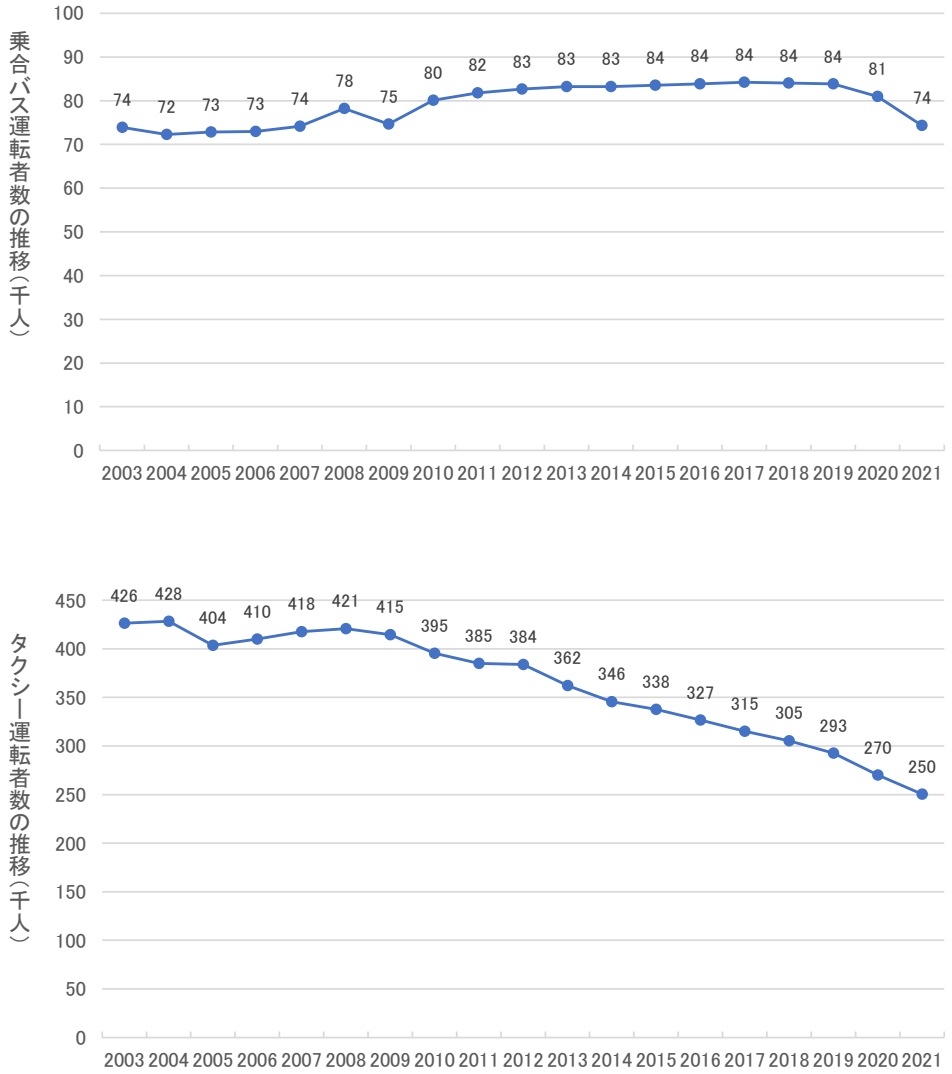


注１：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
注２：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図 2-52　自動車運送事業における運転者の平均年齢の推移（全国）

乗合バス運転者数は 2019 年（令和元年）まで概ね横ばいで推移していましたが、2019 年（令和元年）から 2021 年（令和 3 年）にかけて減少傾向にあります（ここ 2 年間で約 1 割減少）。また、タクシー運転者においては 2008 年（平成 20 年）をピークに減少を続けている状況にあり、運転者不足感が高まってきています。

それに加え、2024 年（令和 6 年）4 月以降に労働時間等基準の改正の適用が予定されており、更なる運転者の不足が発生する見込みです。



資料：数字で見る自動車 2023

図 2-53　乗合バス・タクシー運転者数の推移（全国）

(3)　その他移動支援サービス

① 福祉関係タクシー

タクシー事業者や福祉関係事業者等が、事業用の福祉自動車（緑ナンバー車）を使用して、障害者や介護を必要とする高齢者などの移動制約者を対象とした通院・通所・買い物などのための移動について、また、訪問介護事業者や居宅介護事業者等が、特定の利用者を対象とした自宅と施設病院との送迎のための移動等（特定旅客自動車運送事業）について、それぞれ国土交通大臣の許可を受けて運送を行っています。

② 福祉有償輸送

特定非営利活動法人（NPO 法人）等が、自家用自動車（白ナンバー車）を使用して、障害者や介護を必要とする高齢者などの移動制約者を対象に、通院・通所・買い物などのために有償で実施する会員制個別輸送サービスを行っています。また、草津市地域公共交通活性化再生協議会の分科会組織である草津市有償運送運営協議会の合意を得て国の登録を受けている事業者は下記のとおりです。

表 2-11　福祉有償運送の事業者一覧

事業所名	事業所所在地
（特活）アザレア	東矢倉 3 丁目 34-48
（特活）NPO 子どもネットワークセンター天気村	東草津 1 丁目 1 番 15 号
（特活）ディフェンス	草津 2 丁目 9 番 4 号

③ 地域支え合い運送支援事業

高齢者や障害者など、日常生活の支援が必要な人を対象に、学区の社会福祉協議会またはまちづくり協議会が主体となって、地域で住民のボランティアの方々と支え合い、助け合う運送支援の取組みを行っています。2014 年度（平成 26 年度）から志津南、山田学区で地域支え合い運送事業が始まり、2018 年度（平成 30 年度）からは老上、老上西学区で、2021 年度（令和 2 年度）からは南笠東学区で運行を開始しています。いずれの学区でも延べ送迎者数が増加しており、その需要の高まりがうかがえます。

表 2-12　地域支え合い運送支援事業の送迎ボランティア数

学区	年度	利用登録者数	延べ送迎人数	送迎ﾎﾞﾗﾝﾃｨｱ数	送迎日数	送迎先
志津南	2023 年度（令和 4 年度）	25	95	8	80	近隣病院、地域の会館
	2022 年度（令和 3 年度）	20	28	8	41	
山田	2023 年度（令和 4 年度）	28	270	11	150	まちづくりセンター
	2022 年度（令和 3 年度）	24	121	9	121	
老上・老上西	2023 年度（令和 4 年度）	40	124	10	124	近隣商業施設、近隣病院
	2022 年度（令和 3 年度）	40	115	10	115	
南笠東	2023 年度（令和 4 年度）	143	289	5	196	近隣病院、公共施設、近隣商業施設
	2022 年度（令和 3 年度）	135	285	6	230	

④　移動支援サービス

市や滋賀県タクシー協会より、下記移動支援サービスが実施されています。

表 2-13　移動支援サービス

事業・サービス名	実施主体	対象	内容
福祉タクシー助成	市	①身体障害者手帳 1～2 級 ②療育手帳重度 ③精神障害者保健福祉手帳 1 級 のいずれかを所持する者 または ④介護保険制度の要介護 3 以上の認定を受けた者 ※自動車燃料費助成との併給は不可	福祉タクシー助成券またはリフト付きタクシー助成券を交付
自動車燃料費助成	市	①身体障害者手帳 1～2 級 ②療育手帳重度 ③精神障害者保健福祉手帳 1 級 のいずれかを所持し、自動車税の減免手続きを受けている者 ※福祉タクシー助成との併給は不可	自動車燃料費助成券を交付
障害者移動支援事業	市	①視覚障害、知的障害、精神障害を有する者 ②肢体不自由 1・2 級または、これに準ずると市長が認める者 のいずれかに該当し、屋外の移動が単独では困難な者	屋外での移動に困難がある障害者等の外出における移動の支援を実施
外出支援サービス	市	65 歳以上の要介護 3～5 の在宅高齢者等	ストレッチャータクシー助成券等を交付
ゆりかごタクシー	滋賀県タクシー協会	事前登録を行った妊産婦	陣痛・破水が始まった妊産婦さんを産院の指示の下、安全に産院まで輸送するシステム

⑤　送迎サービス

大規模事業所や総合病院等の送迎バスや、福祉施設（長寿の郷ロクハ荘、なごみの郷）の無料巡回バスが目的地まで運行しています。

（4） エリア別地域公共交通（鉄道、路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク）の状況

① エリア別地域公共交通（鉄道、路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク）の状況

草津市民 143,913 人に対し、地域公共交通（鉄道、路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク）の鉄道駅 800m、路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク停留所 300m 内の人口は 136,603 人となっており、カバー率は 94.9%となっています（人口は 2020 年（令和 2 年）国勢調査の 250m メッシュ人口を用いて算出）。

エリア別の地域公共交通の状況は以下の通りです。

○JR から東側エリア

玉川地域では、路線バスとまめバスの運行により、交通不便地はほぼ存在していません。

志津地域においても、以前は東海道新幹線や名神高速道路周辺の一部地域で交通不便地が存在しましたが、まめタクによる補完運行を行うことで一定カバーしています。

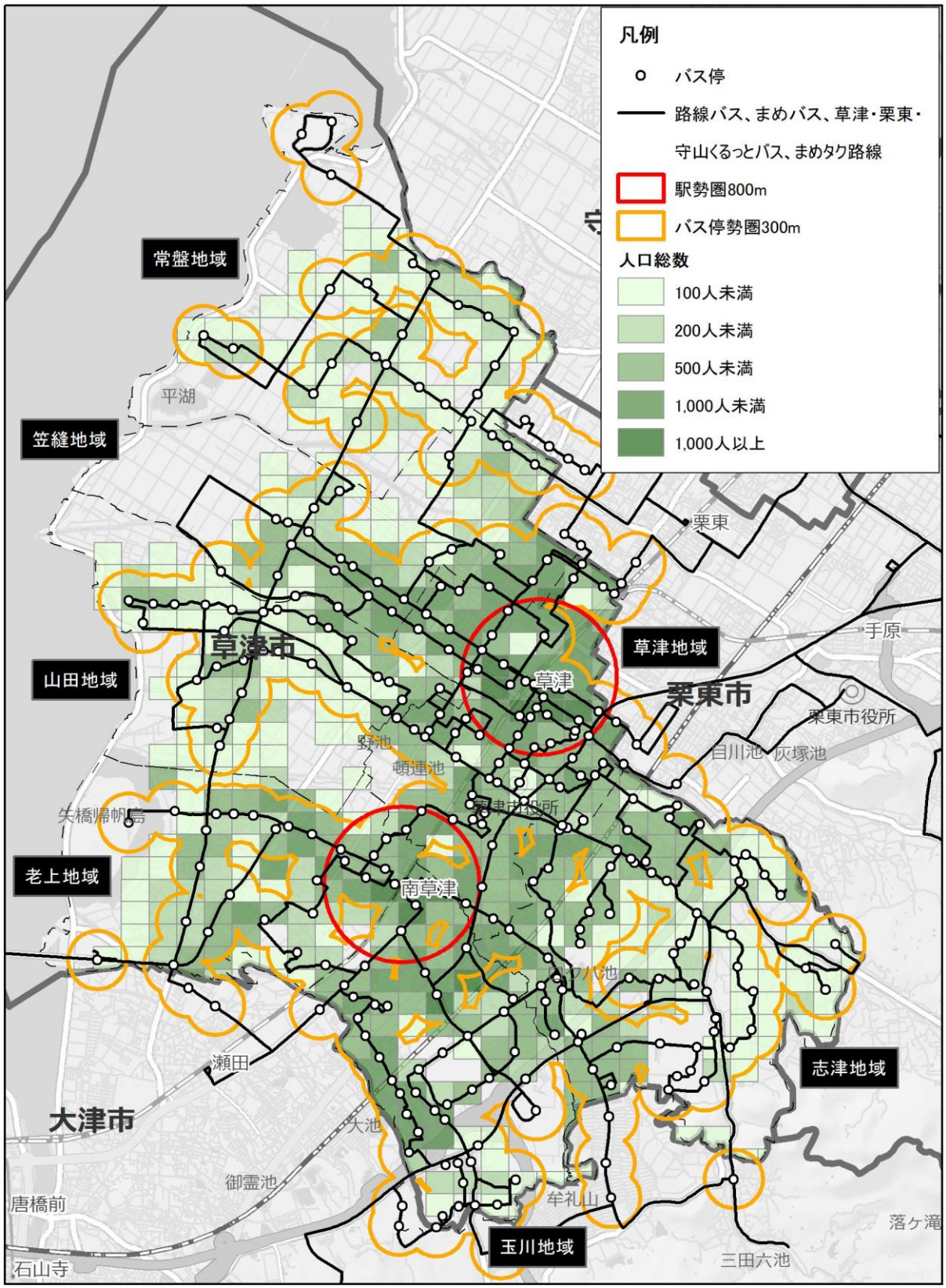
○JR から西側エリア

琵琶湖方面は広域的な田園景観が形成されているなか、JR 草津駅、JR 南草津駅からの主要幹線道路では、路線バスが運行していることに加えて、まめバスによる補完運行を行っています。

交通不便地は山田地域や老上地域で一部残るものの、他の地域ではほぼ存在していません。しかしながら、まめバスは路線の長距離化や運転者の労働時間の規制強化に伴い維持が困難になりつつあります。

○隣接市との広域エリア

2013 年（平成 25 年）10 月から、まめバスと栗東市の「くりちゃんバス」との共同運行として、「草津・栗東くるっとバス」を 2 路線（大宝循環線、宅屋線）で運行していましたが、宅屋線は 2016 年（平成 28 年）10 月に、大宝循環線は 2018 年（平成 30 年）10 月に JR 守山駅への延伸を行い、現在は草津市、栗東市、守山市の 3 市で共同運行する「草津・栗東・守山くるっとバス」として運行しています。宅屋線は済生会病院（栗東市）に、大宝循環線は滋賀県立総合病院（守山市）に接続しており、コミュニティバスの広域的な運行によって、地域公共交通の利便性の向上に寄与しています。



草津市の総人口（人）	143,913 人
公共交通カバー人口（人）	136,603 人
公共交通カバー率（%）	94.9%

資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

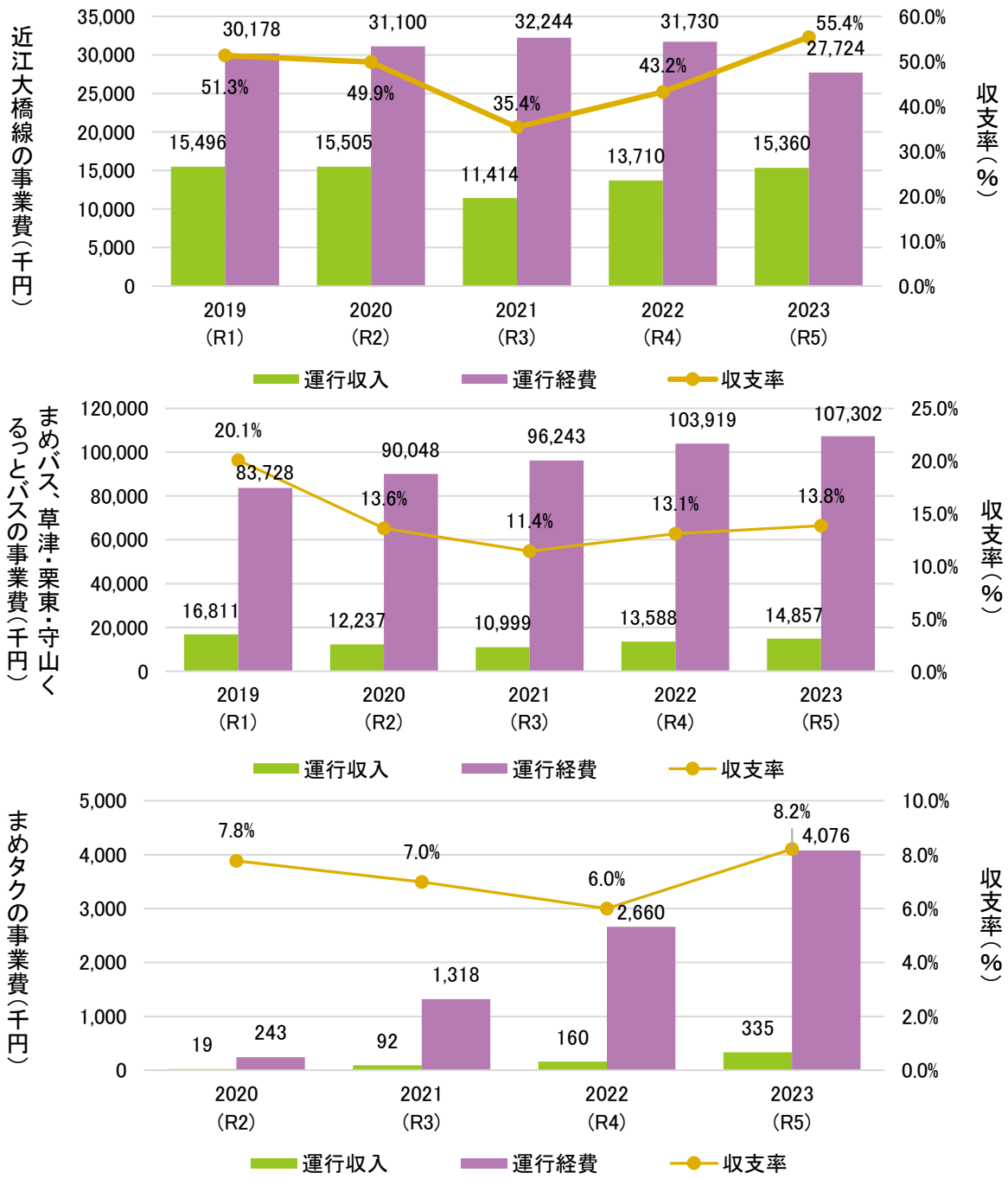
図 2-54　地域公共交通（鉄道、路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク）のカバー状況（2023 年（令和 5 年））

② 地域公共交通の収支状況

○地域公共交通の収支状況

市内を運行する地域公共交通のうち、路線バスの近江大橋線、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバスは運行維持のため国や県から補助（地域公共交通確保維持事業）を受けています。

まめバス等は収支率が 10～20%程度で推移しており、2022 年（令和 4 年）10 月～2023 年（令和 5 年）9 月でその収支差は約 92,446 千円となっています。近江大橋線で収支率が 30～60%程度となっていますが、まめタクは収支率が特に低く、10%未満となっています。

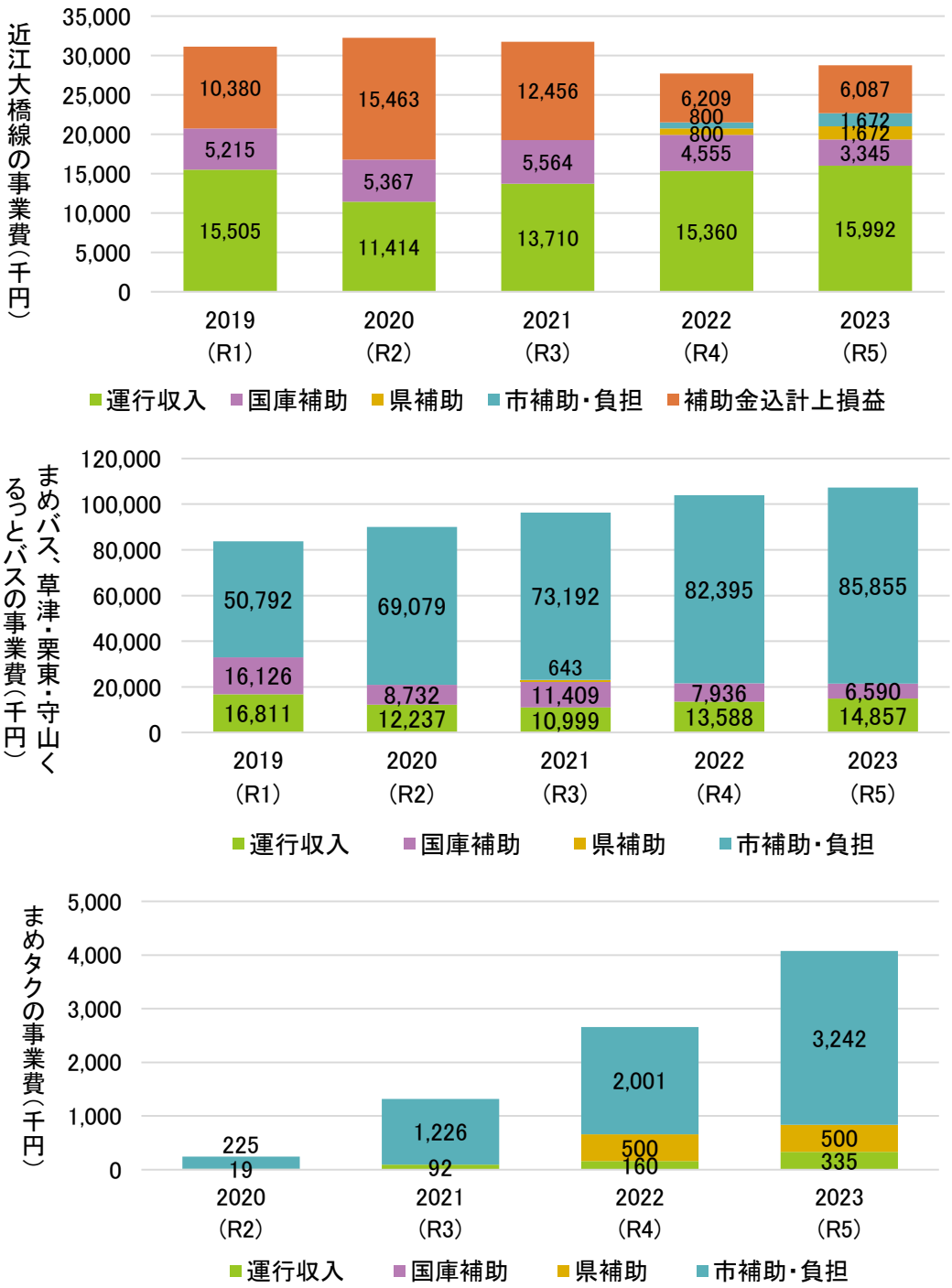


※10 月～翌年 9 月の集計値，2019 年（令和元年）は 2018 年（平成 30 年）10 月～2019 年（令和元年）9 月

図 2-55　地域公共交通の収支状況

○地域公共交通に対する財政負担の状況

路線バスの近江大橋線やまめバス等、まめタクは市の補助を含めて運行していますが、運行経費の増加やコロナ禍による運賃収入減により、地域公共交通に対する市の財政負担額は増加傾向にあります（路線バスの近江大橋線、まめバス等、まめタクの合計で約 90,769 千円）。



※10 月～翌年 9 月の集計値，2019 年（令和元年）は 2018 年（平成 30 年）10 月～2019 年（令和元年）9 月

図 2-56　地域公共交通に対する財政負担の状況

2.4　草津市の地域公共交通を取り巻く状況

本市の地域・市民の移動の現状、地域公共交通の現状を整理しました。

■ 地域の現状・市民の移動の現状

①　人口

- 全国的に人口減少社会となるなか、本市の**人口は 2030 年（令和 12 年）頃をピークに増加**し続けると予想されています。**65 歳以上の高齢化率は大きく増加**しています。
- **JR 沿線地域を中心に人口が集中**し、市街地が拡大する一方、**市外縁部や中心部の一部地域では人口が減少し、高齢化が進行**しています。
- 南草津プリムタウン土地区画整理事業として、**JR 南草津駅南部に新たな居住地域の形成**が進んでいます。

②　まちの構造

- 市内にある JR 草津駅、JR 南草津駅を中心として、中心市街地を形成しています。
- 常盤地域のバロー草津下物店や老上地域のトライアル草津矢橋店、ルビットパーク南草津など、**市西部に商業施設が新規に多数開店**しています。
- JR 草津駅周辺に小規模事業所が多数立地し、都市近郊には大規模事業所が集積。**事業所は減少傾向にあるものの、従業者数は増加傾向**にあります。

③　交通手段

- **日常の移動は自家用車に依存**し、**自動車の利用割合は増加傾向にあり、それに伴い、地域公共交通の利用は伸び悩んでいます**。
- バス利用は主に草津市内の移動で利用され、移動全体に占める割合は約 1.5%程度です。JR 草津駅への移動は約 9 割が徒歩・自転車である一方、JR 南草津駅は約 3 割をバスが占めています（**立命館大学への通学や周辺企業への通勤のためのバス利用**）。
- 両駅ともに自転車利用が 1～2 割を占め、鉄道駅への自転車利用の需要がみられます。

④　通勤・通学

- **市外からの通勤が多く、草津市の従業者の半数以上**を占め、このような**市内外の通勤・通学では 4 割超が鉄道・バスの地域公共交通を利用**しています。
- **通学者は、市内・市外ともに減少傾向**にあります（この 5 年間で約 2 割減少）。

⑤　観光

- 矢橋帰帆島公園や水生植物公園みずの森、ロクハ公園や琵琶湖博物館等の主な観光地は市外縁部に点在しています。
- **外国人観光客は 2016 年（平成 28 年）をピークに減少傾向**にあります（2020 年（令和 2 年）から 2021 年（令和 3 年）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響でほとんどなし）。

⑥　道路環境・交通事故

- 路線バスの運行が多い国道 1 号、県道草津守山線（42 号線）などで**慢性的な渋滞が発生**し、バスの定時性・速達性が損なわれています。
- 交通事故発生件数は減少傾向にありましたが、ここ数年は横ばいで推移しています。人口当たりの交通事故発生件数は県内でも高くなっています。
- **高齢者の運転免許保有者は増加傾向**にあり、全事故に占める高齢ドライバー事故の割合も増加傾向にあります。なお、**年間 300 から 500 人程度の自主返納者**もみられます。

■ 地域公共交通の現状

①　供給状況

- **基幹交通である鉄道が広域の大量輸送**を担い、JR 草津駅、JR 南草津駅を起点として放射状にネットワークを形成する**バス路線網が日常生活での移動**を担っています。
- 鉄道の運行本数は 2017 年（平成 29 年）と大きく変わっていませんが、路線バスは、**JR 草津駅・JR 南草津駅と市東部を結ぶ路線で便数が減少傾向**にあります。
- **交通不便地をコミュニティバス「まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス」が運行**していますが、依然として**市周辺部に交通不便地が存在**します。
- 2020 年（令和 2 年）より志津地域で**デマンド型乗合タクシー「まめタク」の実証運行を開始し、一部路線は移行基準を達成し、2022 年（令和 4 年）より本格運行**しています。
- 連節バス「JOINT LINER（ジョイントライナー）」が JR 南草津駅東口～立命館大学間を運行し、大学への通学需要に対応しています。
- バス運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が改訂され、**2024 年（令和 6 年）4 月 1 日以降のまめバス等の路線再編が急務**となっています。
- JR と路線バス、まめバス等の公共交通機関同士の連携が不十分な状況です（乗り継ぎ、IC 化、情報提供等）。

②　利用状況

- 2018 年度（平成 30 年度）まで鉄道利用は増加傾向にありましたが、コロナ禍で 2020 年（令和 2 年）以降は大きく減少しました。回復傾向にあるものの**コロナ禍前より約 2 割減少**しています。**路線バス、まめバス等、タクシーも同様の傾向**であり、路線バスおよびまめバス等がコロナ禍前より約 1 割減少、タクシーで約 3 割減少しています。

③　収支状況

- **まめバス等は収支率が 10～20%程度で推移**し、収支差は 2022 年（令和 4 年）10 月から 2023 年（令和 5 年）9 月で約 92,446 千円です。**まめタクは更に低く 10%未満**です。
- 近江大橋線やまめバス等の運行を維持するため国や県から補助を受けていますが、運行経費の増加やコロナ禍による運賃収入減により、**地域公共交通に対する市の財政負担額は増加傾向にあり、2022 年（令和 4 年）10 月から 2023 年（令和 5 年）9 月で 90,769 千円です**。

3.　市民の移動実態とニーズ

3.1　市民アンケート

普段の移動や地域公共交通の利用実態、外出困難状況や今後の地域公共交通に求めること等を把握し、地域公共交通の需要や課題の抽出、施策検討の基礎資料とするため、草津市の地域公共交通に関する市民アンケート調査を実施しました。

(1)　調査の概要

調査地域	草津市全域
調査対象者	市内居住者
調査抽出法	無作為抽出
調査方法	郵送配布、郵送・web 回収
調査時期	2023 年（令和 5 年）8 月
配布数	3,000 世帯（1 世帯に調査票 2 枚封入）
回収数	1,050 世帯（紙調査票　833 世帯、web 回答 217 世帯） 回収者数 1,546 人（紙調査票　1,261 人、web 回答 285 人）
回収率	35.0%（web 回答比率 20.7%）
調査項目	・属性*（性別・年齢・居住地区・世帯構成・免許保有状況・外出に際して介助の必要の有無等）* ・最近の生活スタイル*（新型コロナの影響、スマートフォン等機器の所有・利用状況等）* ・普段の外出*（目的毎の外出頻度、利用交通手段、買い物や通院の場所等）* ・地域公共交通の利用実態*（満足度、利便性等）* ・外出困難状況、地域公共交通の今後について*（期待、要望、変化等）*

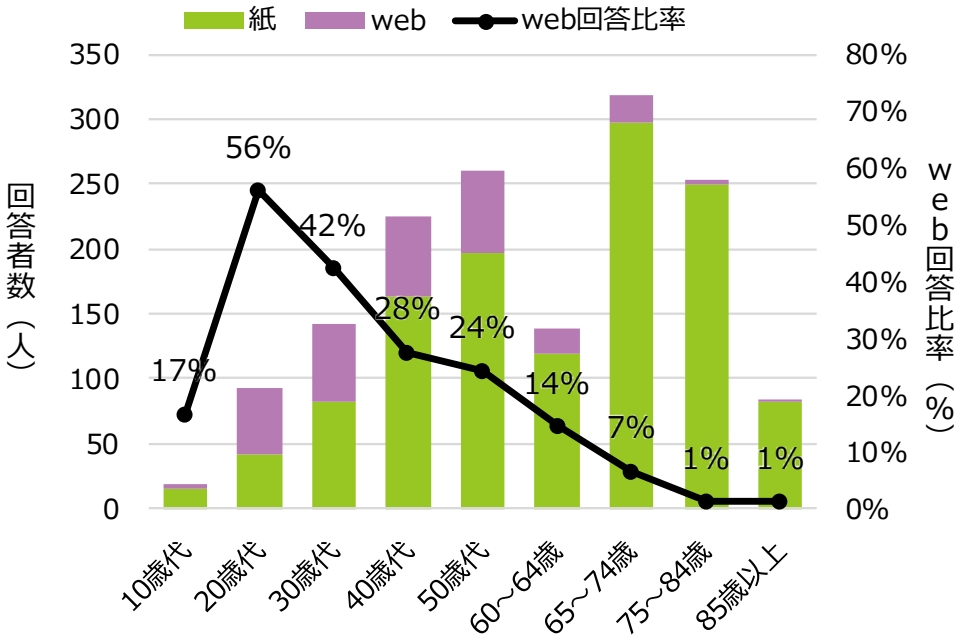


図 3-1　年代ごとの回答手法別回答者数

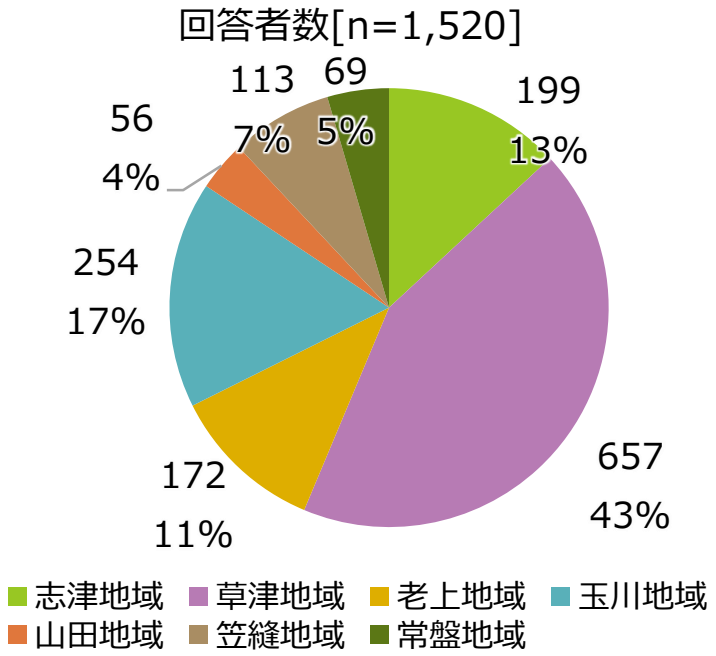


図 3-2　地域別回答者数

草津市の地域公共交通に関するアンケート

◆ あなたご自身のことや最近の生活スタイルについておたずねします。

質問１	あなたの性別や年齢、お住まいなどについて教えてください。
①性別【○は１つ】	1. 男　性　　2. 女　性　　3. 答えたくない
②年齢【○は１つ】	1. 10 歳代　2. 20 歳代　3. 30 歳代　4. 40 歳代 5. 50 歳代　6. 60～64 歳　7. 65～74 歳　8. 75～84 歳 9. 85 歳以上
③お住まい（郵便番号）	〒５２５ － □□□□　※郵便番号が分からない場合（町名までご記入ください） 草津市（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
④世帯構成【○は１つ】	1. 一人暮らし　2. 家族と同居(夫婦のみ)　3. 家族と同居(2. 以外) 4. その他（　　）
⑤自由に使える移動手段【○はいくつでも】	1. 自家用車（自分で運転）　2. 自家用車（自分以外が運転）　3. バイク・原付　4. 自転車 5. 電動カート・シニアカー　6. 自由に使える手段はない　7. その他（　　）
⑥運転免許【○は１つ】	1. 自動車の運転免許を保有している（今後も免許は保有し続ける） 2. 自動車の運転免許を保有しているが、ほとんど運転したことがない（今後も免許は保有し続ける） 3. 自動車の運転免許を保有しているが、返納を検討している 4. 自動車の運転免許を持っていたが、返納した 5. 一度も自動車の運転免許を持ったことがない

質問２	あなたは、外出に際して介助等が必要ですか。【○は１つ】
	1. 介助が必要　2. 介助は不要

質問３	新型コロナウイルス感染症（コロナ禍）の影響について【○はそれぞれ１つ】
①外出頻度	1. コロナ禍前より減った　2. コロナ禍前と変わらない　3. コロナ禍前より増えた
②公共交通の利用頻度	1. コロナ禍前より減った　2. コロナ禍前と変わらない　3. コロナ禍前より増えた
代わりに増えた交通手段【○はいくつでも】	1. 自動車（自分で運転）　2. 自動車（自分以外が運転）　3. バイク・原付 4. タクシー　5. 徒歩・自転車　6. その他

質問４	ご自身でスマートフォンなどをお持ちですか。また、お持ちの場合、どのような機能を使われていますか。【○はいくつでも】
①所有状況	1. スマートフォン・タブレット　2. 携帯電話（スマートフォン以外）　3. 持っていない
②利用機能	1. 通話　2. メール・SNS（LINE など）　3. インターネット（ニュースサイト閲覧など） 4. インターネット通販（楽天、Amazon など）　5. 公共交通の路線・乗換検索　6. 地図の経路検索（Google map など） 7. キャッシュレス決済　8. その他（　　）

（裏面へ続く）

参考図 3-3　市民アンケート調査票(1/4)

◆ あなたの普段の外出についておたずねします。

質問５	通勤・通学についてお聞きします。			
①通勤・通学の頻度【○は１つ】	1. 週５日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日
	5. 月１日	6. どちらもしていない → 質問６へ		
②行き先【○は１つ】	1. 草津市内	2. 市外（市町村名称：＿＿＿＿＿＿）	3. 県外（　　）	
③交通手段【市内の移動で利用するものすべてに○】	1. 鉄道	2. 路線バス	3. まめバス	4. まめタク
	5. 学校・企業の送迎バス	6. 自家用車（自分で運転）	7. 自家用車（自分以外が運転）	8. バイク・原付
	9. タクシー	10. 自転車	11. 徒歩のみ	12. その他（　　）

質問６	食料品・日用品など日常の買い物についてお聞きします。			
①買い物に行く頻度【○は１つ】	1. 週５日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日
	5. 月１日	6. ほとんど行かない → 質問７へ		
②よく行く買い物先（コンビニ・ドラックストアは除く）【○は最大３つ】				
	1. エイスクエア（アル・プラザ草津）	2. イオンモール草津	3. 近鉄百貨店草津店	4. エルティ932（クサツ）
	5. くさつ平和堂	6. SEIYU南草津店	7. ラ・ムー草津店	8. マックスバリュ駒井沢店
	9. 平和堂フレンドマート草津大路店	10. 平和堂フレンドマート志津東草津店	11. 平和堂フレンドマート追分店	12. 平和堂フレンドマート南草津店
	13. スーパーマーケットバロー草津店	14. スーパーマーケットバロー南草津店	15. スーパーマーケットバロー草津下物店	16. トライアル草津矢橋店
	17. マツヤスーパー矢倉店	18. スターグリーンヒル店	19. 市内のその他の店（名称：＿＿＿＿＿＿）	
	20. 市外の店（＿＿＿＿＿市・町、　名称：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）			
③買い物の時間帯	行き（家を出る時間）➡（＿＿）時頃　帰り（家に帰る時間）➡（＿＿）時頃 ※例：午後６時の場合は、「１８」時とご記入ください。			
④ 交通手段【市内の移動で利用するものすべてに○】	1. 鉄道	2. 路線バス	3. まめバス	4. まめタク
	5. 自家用車（自分で運転）	6. 自家用車（自分以外が運転）	7. バイク・原付	8. タクシー
	9. 自転車	10. 徒歩のみ	11. その他（　　）	

質問７	医療機関の利用（通院）についてお聞きします。			
①通院の頻度【○は１つ】	1. 週５日以上	2. 週3～4日	3. 週1～2日	4. 月2～3日
	5. 月１日	6. ほとんど行かない → 質問８へ		
②よく行く通院先【最も多い行先１つに○】	1. 淡海医療センター（草津総合病院）	2. 南草津病院		
	3. 南草津野村病院	4. 近江草津徳洲会病院		
	5. 滋賀医大病院	6. 医療福祉センター草津		
	7. その他の病院　（名称：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）			
③通院の時間帯	行き（家を出る時間）➡（＿＿）時頃　帰り（家に帰る時間）➡（＿＿）時頃 ※例：午後６時の場合は、「１８」時とご記入ください。			
④ 交通手段【市内の移動で利用するものすべてに○】	1. 鉄道	2. 路線バス	3. まめバス	4. まめタク
	5. 病院の送迎バス	6. 自家用車（自分で運転）	7. 自家用車（自分以外が運転）	8. バイク・原付
	9. タクシー	10. 自転車	11. 徒歩のみ	12. その他（　　）

参考図 3-4　市民アンケート調査票(2/4)

◆ 草津市内の地域公共交通についておたずねします。

質問８	鉄道の利用についてお聞きします。			
①利用頻度【○は１つ】	1. 週５日以上 5. 月１日	2. 週３～４日 6. ほとんど利用しない → 質問９へ	3. 週１～２日	4. 月２～３日
②利用する駅【○は１つ】	1. 草津駅	2. 南草津駅	3. その他（　　）	
③駅までの交通手段【利用するものすべてに○】	1. 路線バス 4. 学校・企業の送迎バス 8. タクシー	2. まめバス 5. 自家用車（自分で運転） 9. 自転車	3. まめタク 6. 自家用車（自分以外が運転） 10. 徒歩のみ	7. バイク・原付 11. その他（　　）

質問９	路線バス、まめバス、まめタクの利用についてお聞きします。		
	路線バス	まめバス	まめタク
①認知状況【○は１つ】	1. 知っている（ルートや時刻表を含む） 2. 知っている（名前だけ） 3. 知らない→④へ	1. 知っている（ルートや時刻表を含む） 2. 知っている（名前だけ） 3. 知らない→④へ	1. 知っている（ルートや時刻表を含む） 2. 知っている（名前だけ） 3. 知らない→④へ
②利用頻度【○は１つ】	1. 週５日以上 2. 週３～４日 3. 週１～２日 4. 月２～３日 5. 月１日 6. ほとんど利用しない	1. 週５日以上 2. 週３～４日 3. 週１～２日 4. 月２～３日 5. 月１日 6. ほとんど利用しない	1. 週５日以上 2. 週３～４日 3. 週１～２日 4. 月２～３日 5. 月１日 6. ほとんど利用しない
③満足度【○は１つ】	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない	1. 満足 2. やや満足 3. やや不満 4. 不満 5. 利用しないのでわからない
④利用しない・しづらい点【○は最大３つ】	1. 車の方が便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたい目的地に行くバスがない 5. 利用したい時刻にバスがない 6. 運行便数が少ない 7. 目的地までの所要時間が長い 8. 運賃が高い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不便や不満を感じない 12. その他（　　）	1. 車の方が便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたい目的地に行くバスがない 5. 利用したい時刻にバスがない 6. 運行便数が少ない 7. 目的地までの所要時間が長い 8. 運賃が高い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不便や不満を感じない 12. その他（　　）	1. 車の方が便利だから 2. 家族等に送迎してもらえる 3. 最寄りのバス停が遠い 4. 行きたい目的地に行くバスがない 5. 利用したい時刻にバスがない 6. 運行便数が少ない 7. 目的地までの所要時間が長い 8. 運賃が高い 9. 徒歩や自転車で十分 10. 路線や時刻表がわかりにくい 11. 特に不便や不満を感じない 12. その他（　　）

（裏面へ続く）

参考図 3-5　市民アンケート調査票(3/4)

質問 10	日常の移動手段（公共交通機関）で不便なことはありますか。【○は１つ】

1. 特に不便なことはない。
2. 利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがある。

➡ どんな目的の際ですか。

（1. 通勤　2. 通学　3. 通院　4. 福祉　5. 買い物　6. 飲食　7. 趣味　8. 習い事　7. その他（　　））

➡ 運行してほしい目的地をお教えください 。（名称：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

質問 11	公共交通の利便性向上に必要な取り組みがあればお教えください。【○は最大３つ】

1. バス待ち環境の改善（屋根やベンチの設置等）
2. バス停付近への自転車やシニアカー等の置き場を設置
3. 乗り降りしやすいユニバーサルデザイン車両の導入（ノンステップバス等）
4. バスへの交通 IC カードの導入（ICOCA、PITAPA 等）
5. バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施（ルート、ダイヤ、バス到着情報等）
6. JR とバス、バス同士の乗り継ぎの改善（ダイヤ調整等）
7. 目的地別に停留所を統一
8. 目的地までの所要時間の短縮
9. 自宅周辺やバスが走っていない地域への予約型乗合いタクシー（まめタク）の利用拡大
10. 市外へ直接いけるバスなどの交通手段の導入
11. その他

（　　）

質問 12	今後、持続的に市民の移動を支える上で、どのような公共交通のあり方が重要だと考えますか。下記をお読みのうえ、お答えください。【○は１つ】

～本市のバスの現状について～

本市のバスについては、コミュニティバスの運行や交通事業者を支援することにより、公共交通を維持してきましたが、人口減少、コロナ禍による公共交通離れ、燃料費の高騰などの状況が続けば、現状のサービスを維持するための市の負担（令和４年度：11,315 万円）は、これまで以上に増えることが想定されます。

1. 公共交通の運賃など、利用者の負担が増えてでも、公共交通を維持していくべきだと思う
2. 利用者と行政が協力・負担しあって、公共交通を維持していくことが望ましいと思う
3. 利用者と行政も協力・負担すべきであるが、公共交通の沿線地域も負担することが望ましいと思う
4. 行政が赤字分をすべて負担してでも、地域の生活を担う公共交通を維持すべきだと思う
5. 行政が赤字分を負担して、公共交通を運行し続ける必要はないと思う
6. 予約があったときのみ運行されるサービスを重視し、経費を下げることが望ましい
7. 運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う
8. その他（　　）

※※　アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。　※※

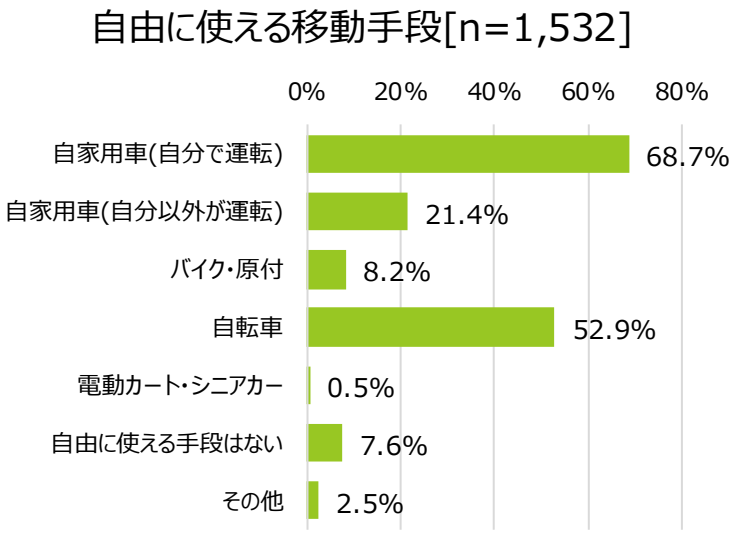
参考図 3-6　市民アンケート調査票(4/4)

(2)　調査結果

①　移動に関する周辺環境

■　自由に使える移動手段

自由に使える交通手段としては、自家用車を自分で運転できる人が約 7 割を占めています。一方で、自家用車（自分以外が運転）が約 2 割を占め、家族や友人等の送迎に頼る人もみられます。また、自由に使える手段がない人も 1 割弱と少なくありません。

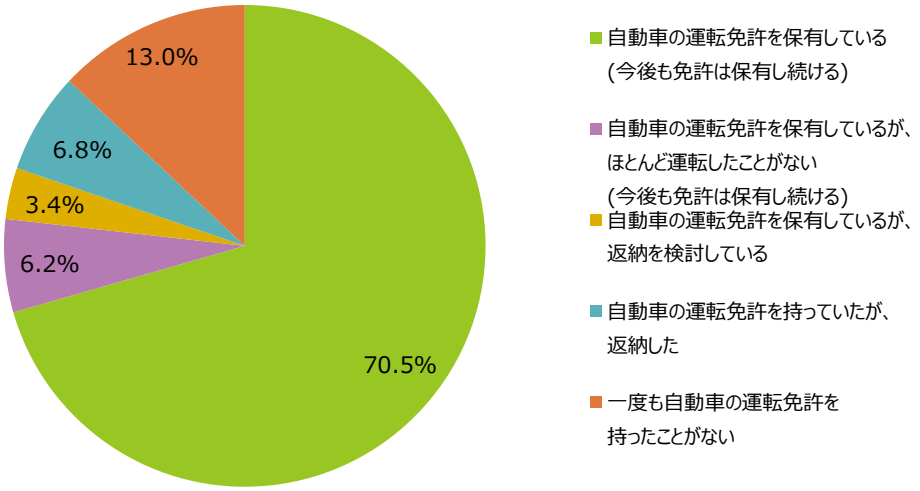


■　運転免許の保有状況

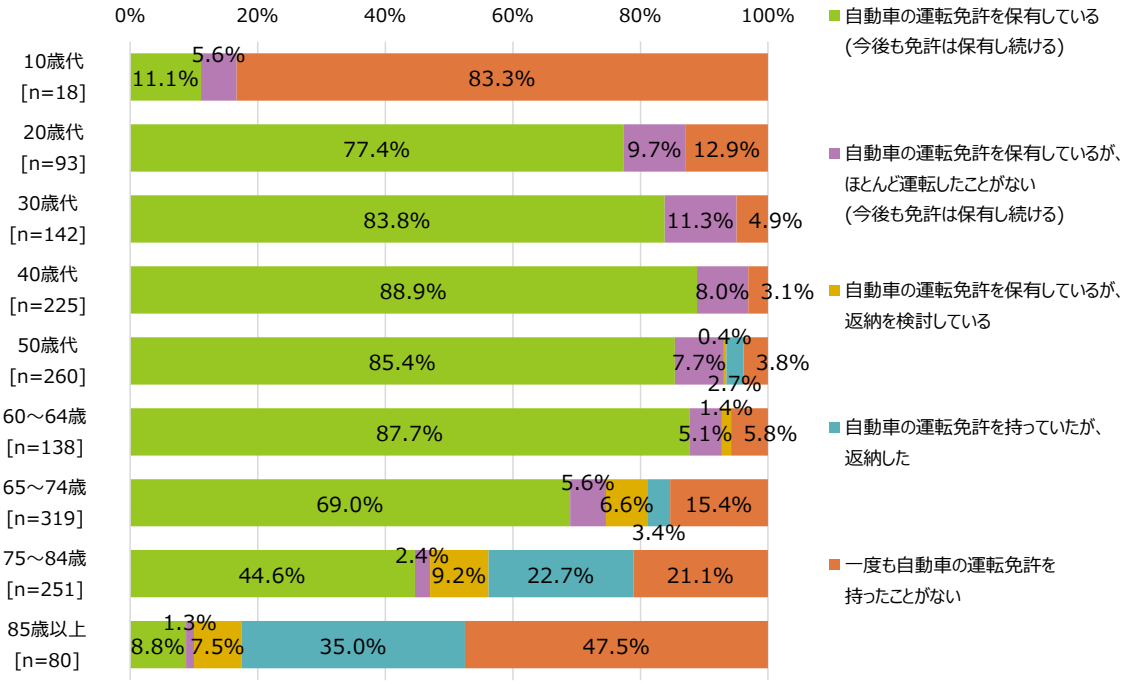
運転免許の保有状況としては、運転免許を保有している人が約 8 割を占めています。

年代別の運転免許の保有状況としては、64 歳までは運転免許を保有している人が約 8～9 割を占めています。65～74 歳になると、運転免許の返納を検討している人および返納した人があわせて約 1 割を占めていますが、約 7 割の人は今後も保有し続けると回答しています。75 歳以上になると運転免許を返納した人が 2 割以上を占めており、特に 85 歳以上では免許を保有していない人が大半となっています。

運転免許の保有状況[n=1,538]



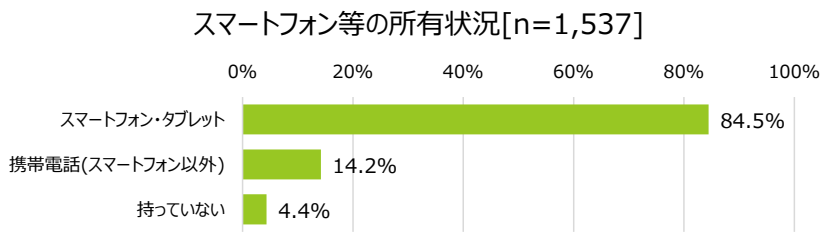
年代別の運転免許の保有状況[n=1,526]

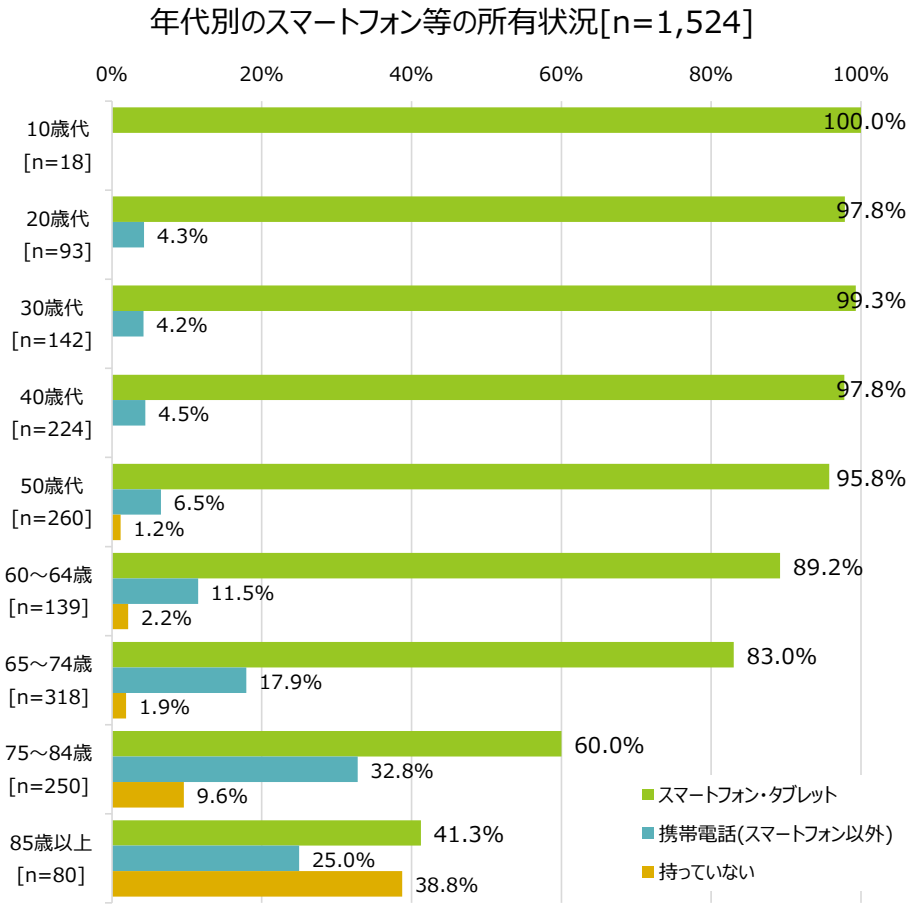


■　スマートフォン等の所有状況

スマートフォン等の所有状況としては、スマートフォン・タブレットを保有している人が約 8 割、携帯電話（スマートフォン以外）を保有している人が約 1 割となっています。

年代別のスマートフォン等の所有状況としては、64 歳まではほとんどの人がスマートフォン等を保有して占めています。65～84 歳まではスマートフォンや携帯電話等のいずれも保有していない人は 1 割未満と少なくなっていますが、85 歳以上になるといずれも保有していない人が約 4 割と比較的多くなっています。



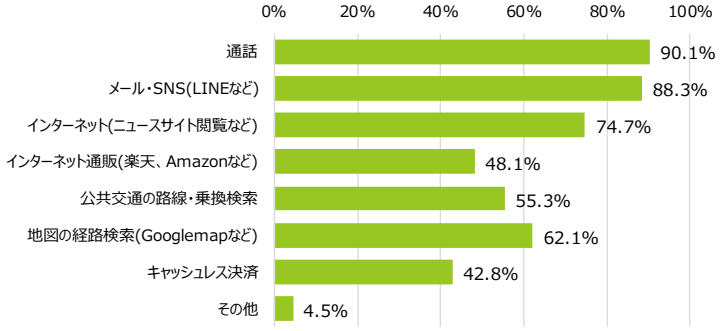


■　スマートフォン等で利用する機能

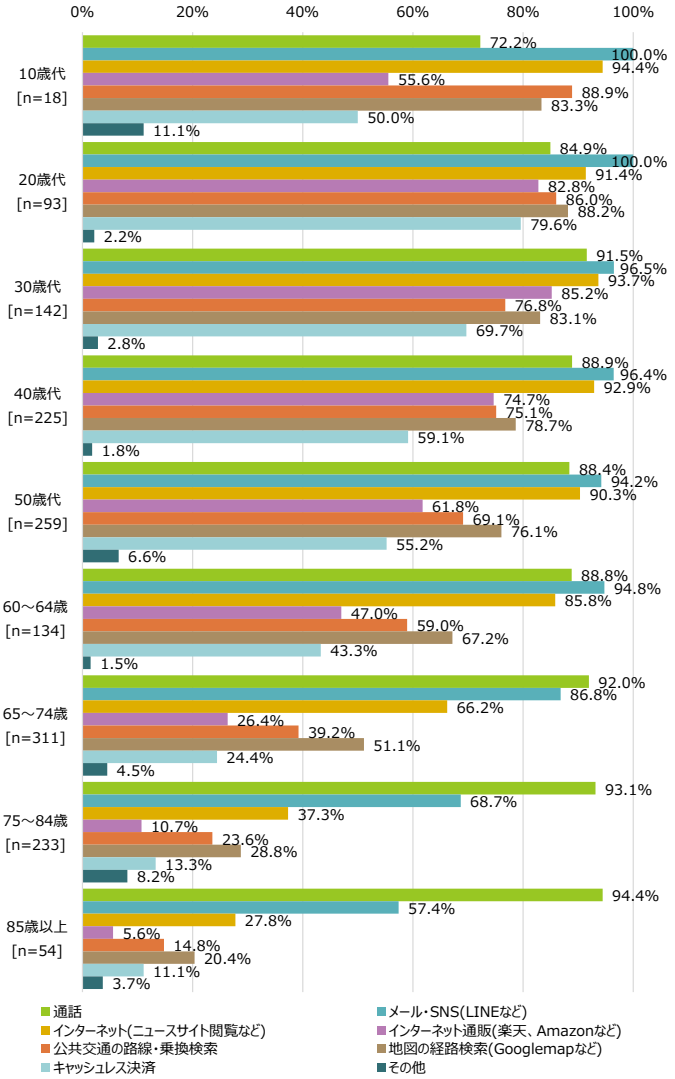
スマートフォン等の利用する機能としては、通話、メール・SNS は約 9 割が利用している一方、公共交通の路線・乗換検索、地図の経路検索等は 5～6 割程度となっています。

年代別では、20 歳代など比較的若い人はキャッシュレス決済を含めて様々な機能を利用していますが、65 歳以上になると通話やメール・SNS、インターネットの閲覧等が中心となり、75 歳以上では公共交通の路線・乗換検索、地図の経路検索等を利用する人は 2～3 割程度となっています。

スマートフォン等で利用する機能[n=1,482]



年代別のスマートフォン等で利用する機能[n=1,469]

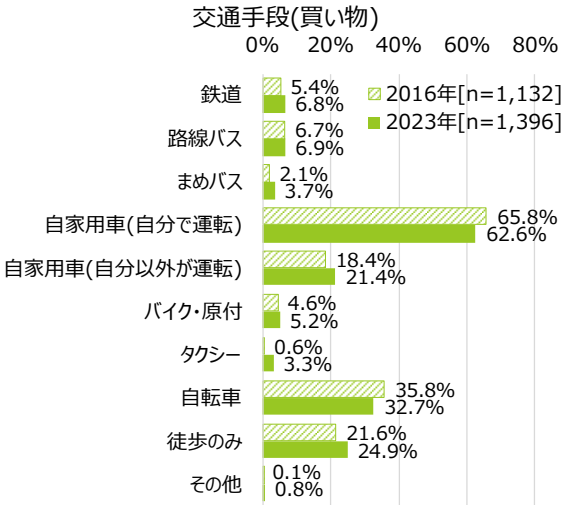


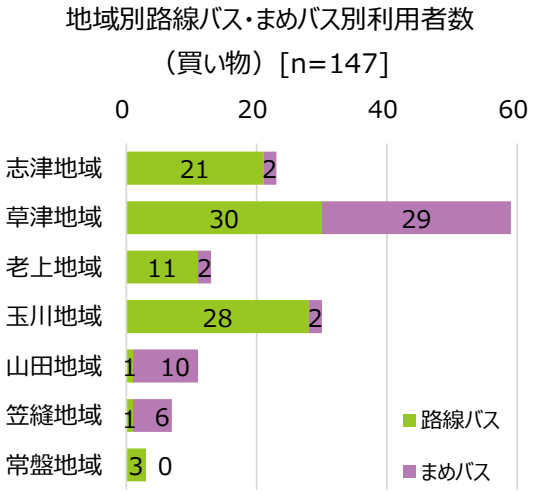
② 普段の外出状況

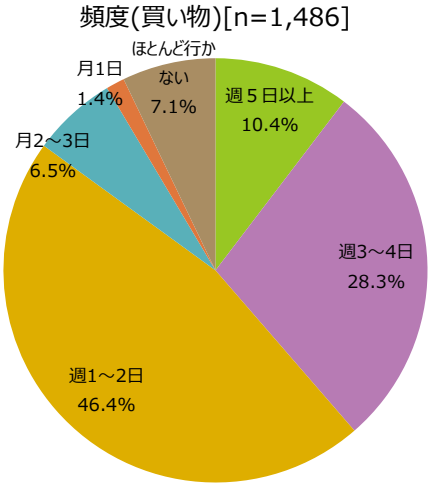
■ 日常の買い物

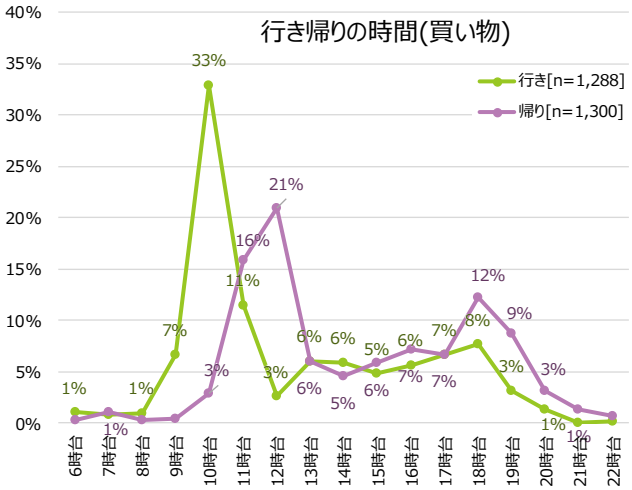
買い物時の交通手段としては、市内在住の人の 6 割以上が自家用車を運転して、日常の買い物を行っています。まめバスは利用割合が増加傾向にあり、地域別にみると、特に山田・笠縫地域では路線バスと比べてまめバスが利用されています。

買い物の頻度としては、週 1～4 日程度なされており、行き帰りの時間は主に 10～12 時台に午前のピーク、18 時台に夕方のピークがあります。

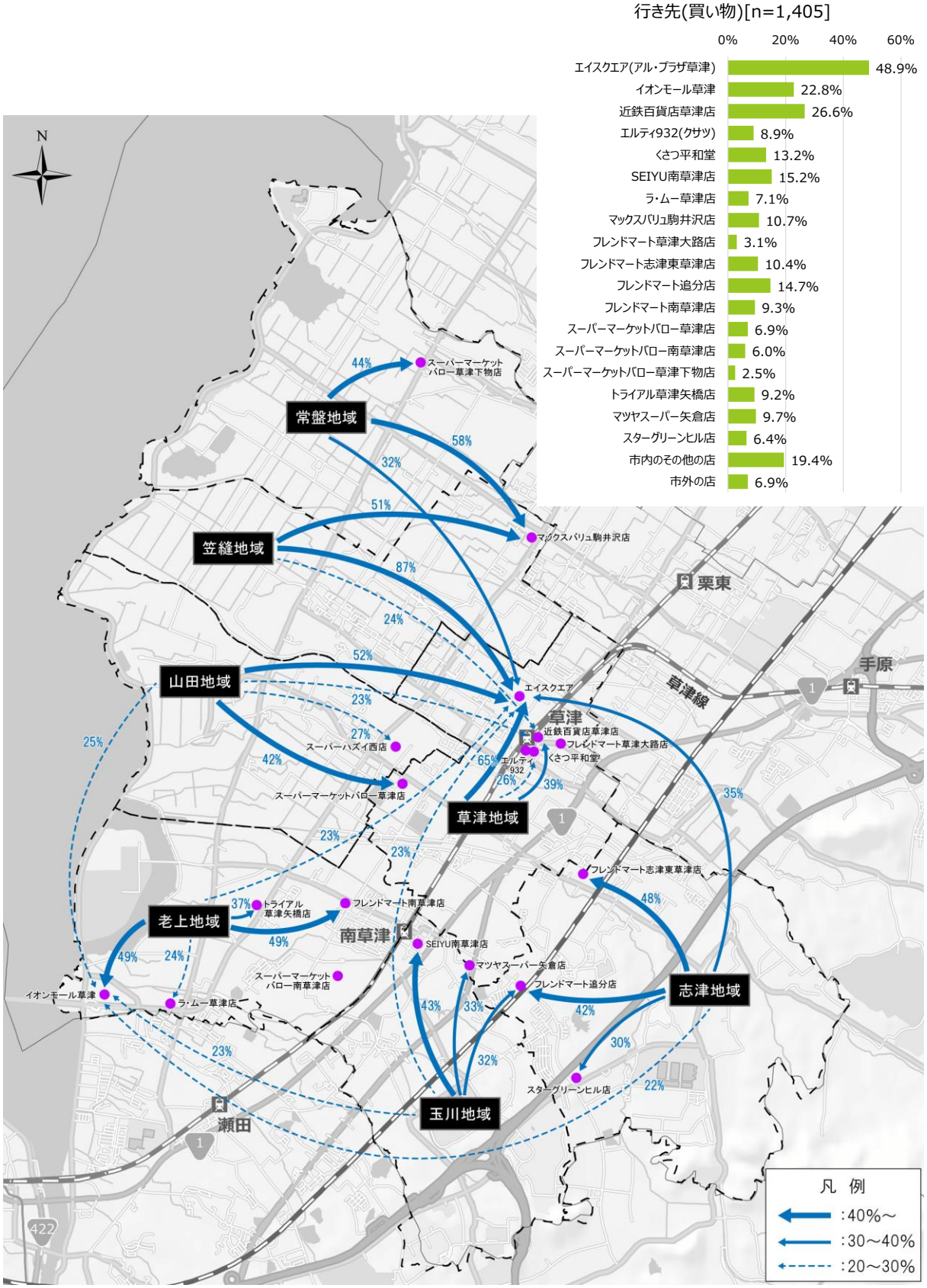








買い物先としては、エイスクエアはいずれの地域からも集客がみられていますが、各地域では主に最寄りのフレンドマートやバローなどのスーパーマーケットが利用されています。



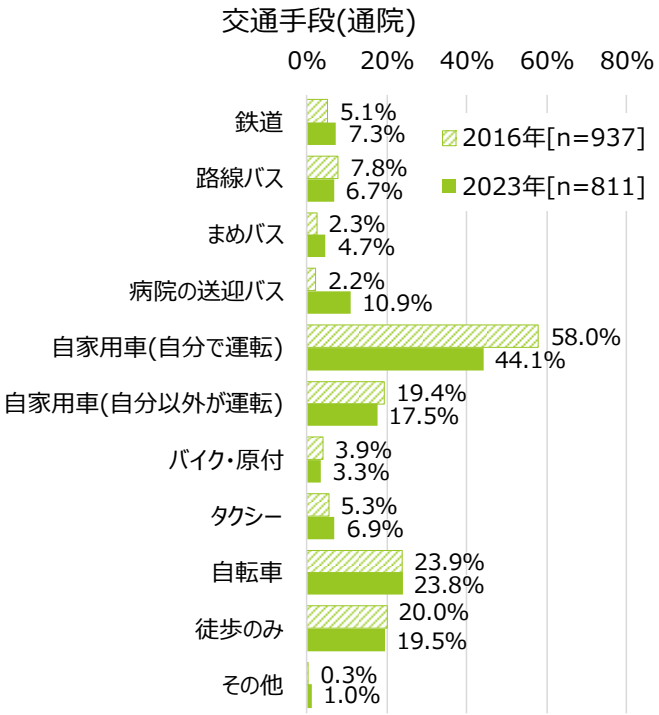
※地域ごとの回答者のうち 2 割以上がよく行く買い物先として回答した施設を図示

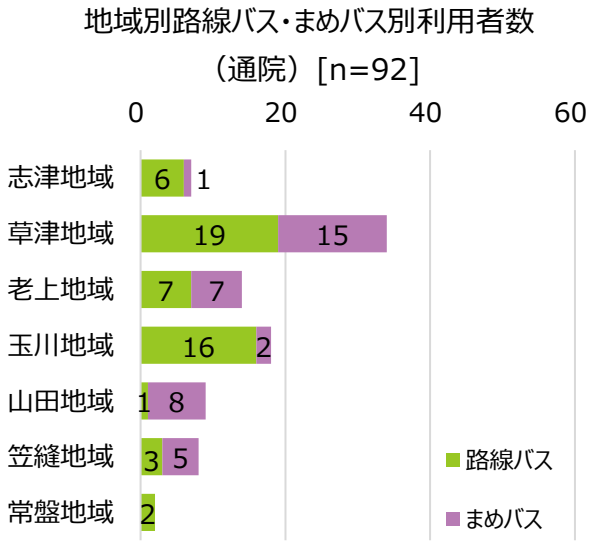
図 3-7　地域ごとの主な買い物先

■　通院

通院の交通手段としては、市内在住の人の約 4 割が自家用車を運転して、通院を行っています。自宅周辺で自転車や徒歩のみで通院している人を除くと、家族や友人等の送迎に頼っている人が次いで多く、約 2 割を占めています。なお、淡海医療センターでは送迎バスを運行しており、約 1 割の人が利用し、通院時の交通手段を担っています。

また、まめバスの利用割合は 1 割弱ですが、2016 年（平成 28 年）よりやや増加傾向にあり、地域別にみると、特に山田・笠縫地域で利用されています。

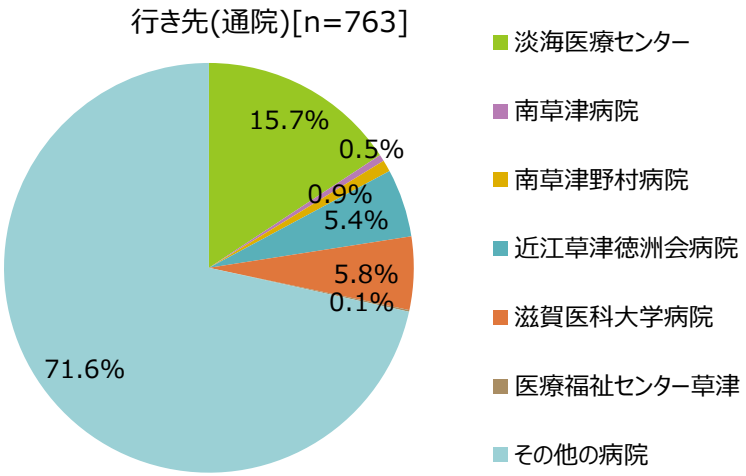


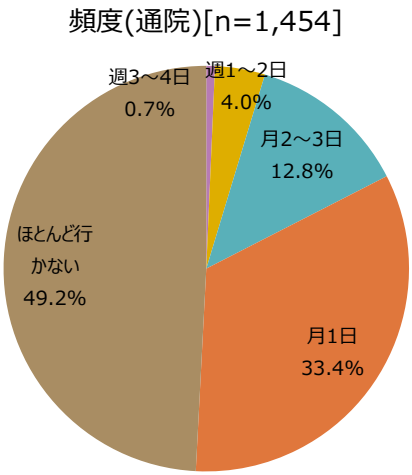


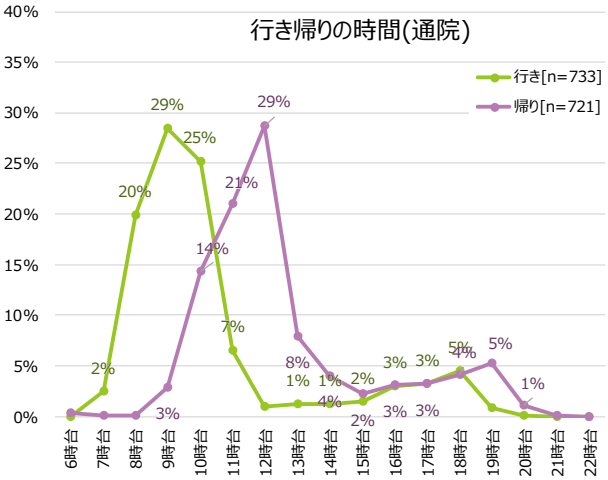
通院先としては、送迎バスを運行している淡海医療センターの利用が最も多くなっていますが、通院先は多岐にわたり、その他の病院としては自宅周辺のクリニックや眼科等への通院が多くみられます。

通院の頻度としては、日常的な買い物のように週に何度も外出するのではなく、まったく行かない、あるいは月に 1～3 日程度となっています。

行き帰りの時間としては、朝 8～10 時台に病院に行き、9～11 時台に帰宅するといった午前中の移動が中心となっています。





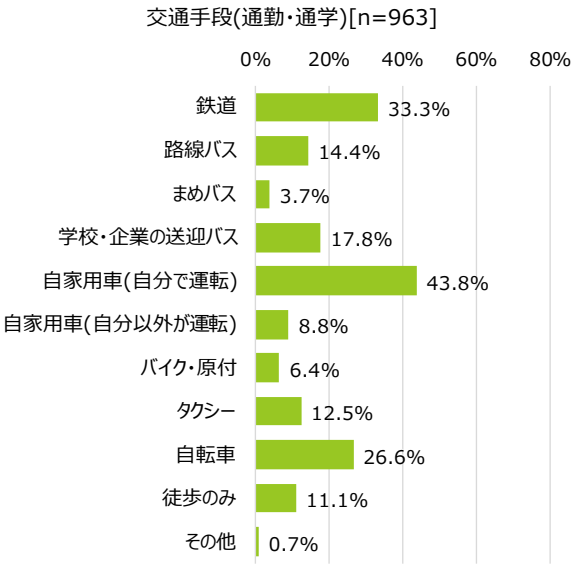


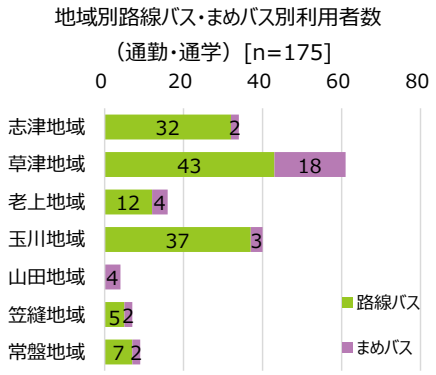
■　通勤・通学

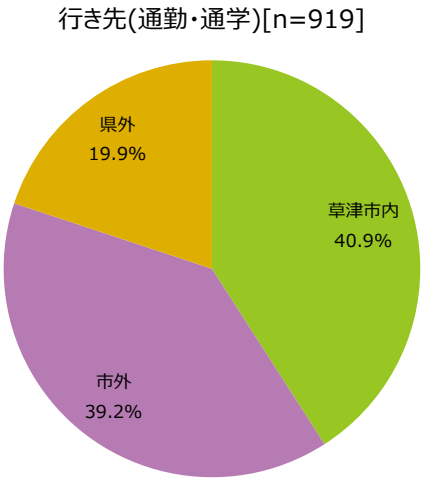
通勤・通学の交通手段としては、鉄道を利用する人が約 3 割を占めており、また、駅までの交通手段となる路線バスや企業等の送迎バスを利用する人が 1～2 割となっているなど、日常の買い物や通院と比べても公共交通の利用する割合が大きいことがわかります。なお、まめバスは 1 割未満となっており、通勤・通学ではあまり利用されていません。

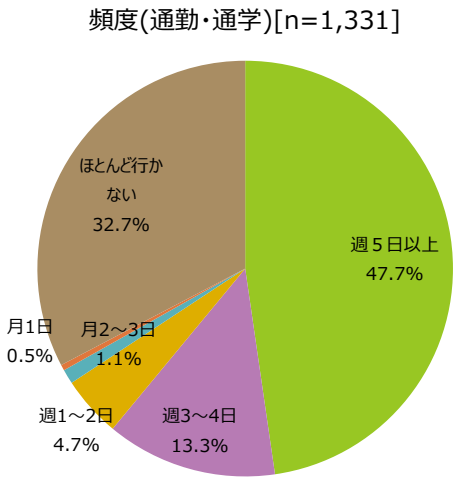
通勤・通学先としては、草津市内が約 4 割であり、残りの約 6 割は市外あるいは県外となっています。特に県外や市外への移動では鉄道や路線バスが利用され、草津市内や市外のなかでも近隣市町村などへは自家用車（自分で運転）や自転車が利用されているものと考えられます。

通勤・通学の頻度としては、週 5 日以上が約 5 割を占めています。









③　公共交通の利用状況

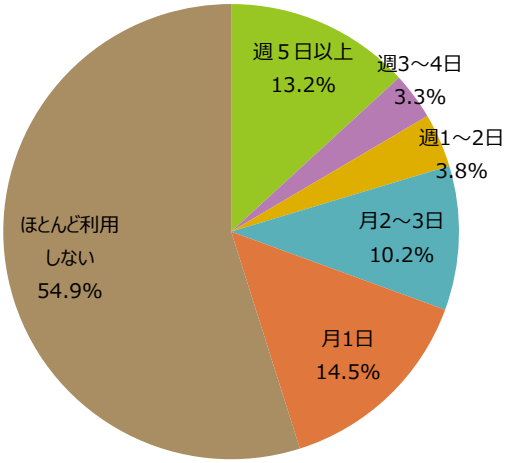
■　鉄道

鉄道の利用頻度としては、週 1 日以上利用する人は約 2 割であり、ほとんど利用しない人が半数以上となっています。

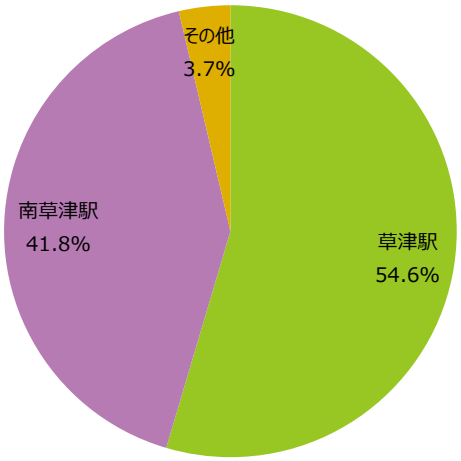
利用する駅としては、草津駅が約 5 割、南草津駅が約 4 割となっています。

鉄道駅までの交通手段としては、徒歩のみが約 6 割、自転車が約 3 割となっており、鉄道を利用するのは、比較的駅周辺に居住している人と考えられます。公共交通のなかでは、路線バスの利用が多く（2 割弱を占める）、主に駅勢圏外にお住いで徒歩や自転車で鉄道駅にアクセスできない人の鉄道利用を支えています。

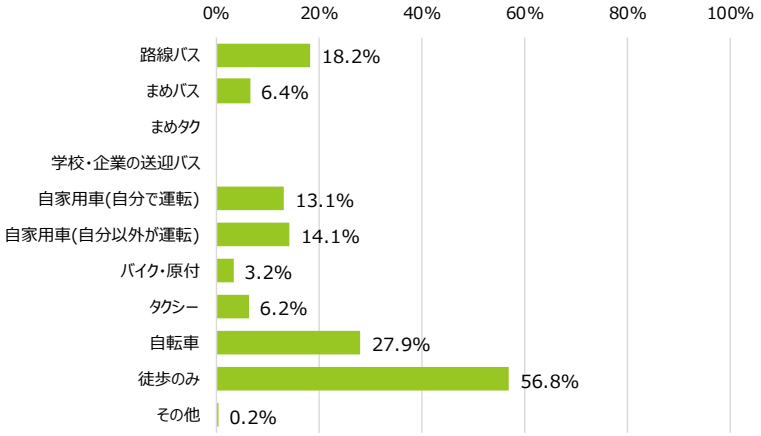
利用頻度(鉄道)[n=1,465]



利用する駅[n=819]



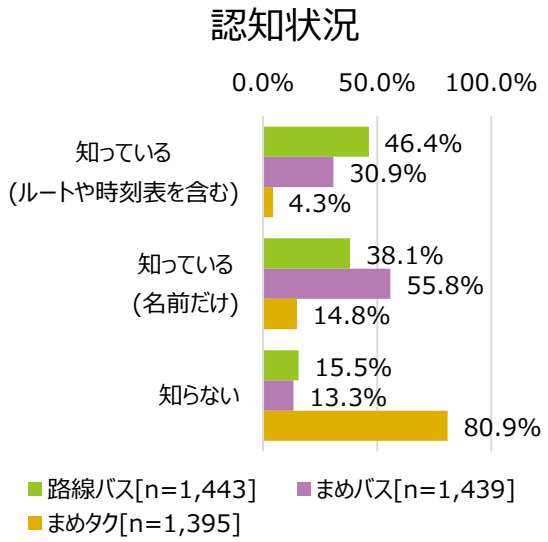
駅までの交通手段[n=841]

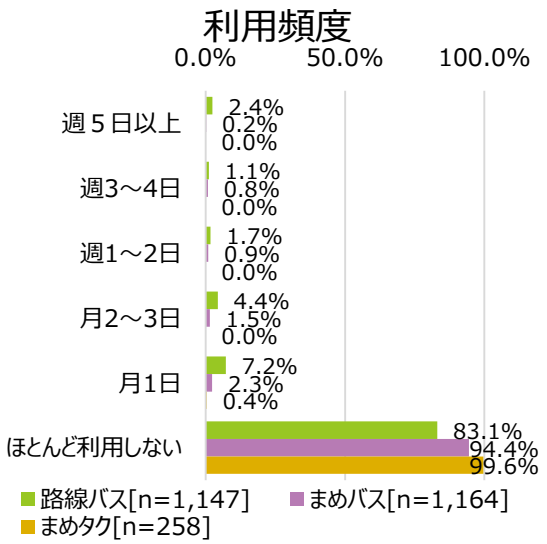


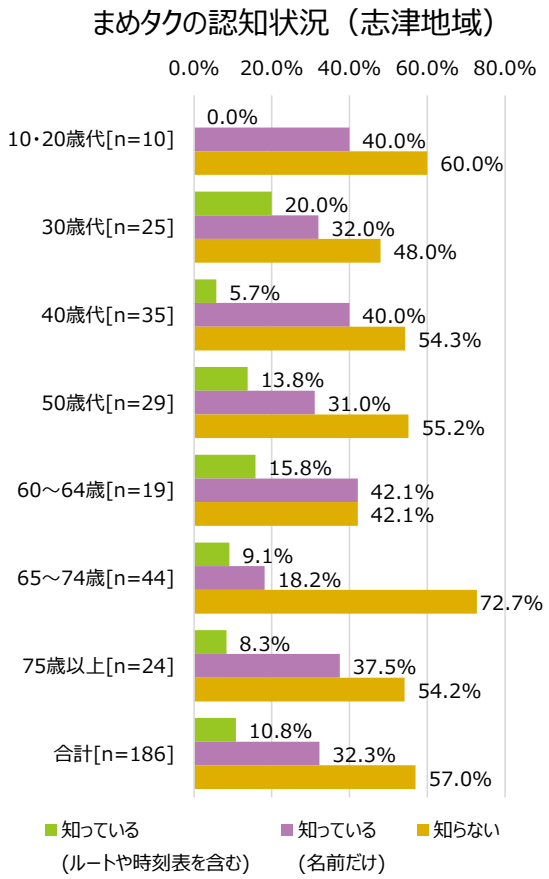
■　路線バス・まめバス・まめタク

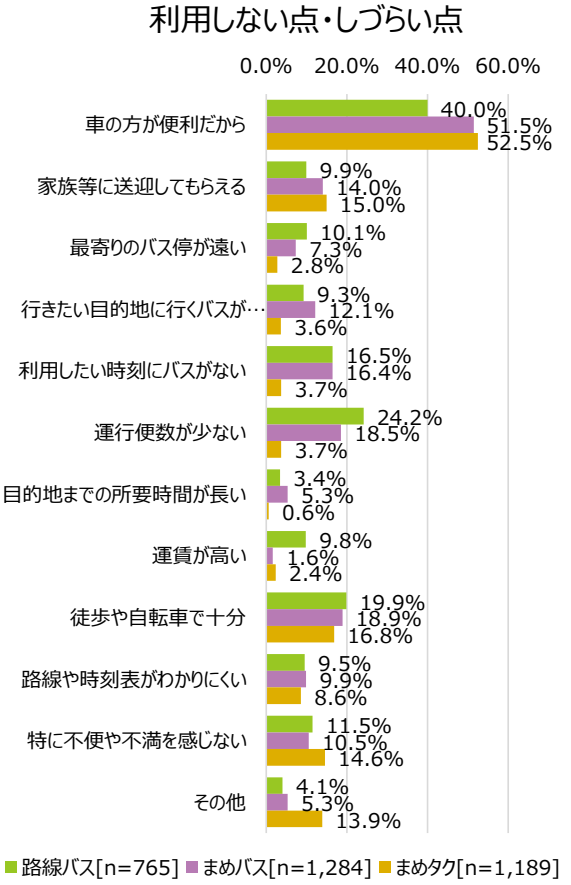
認知状況としては、路線バスやまめバスは、8 割以上の人に存在は認知されているものの、ルートや時刻表まで知っている人は 3～5 割程度となっています。一方、まめタクは 8 割以上の人が認知しておらず、まめタクが運行している志津地域でみても半数程度が認知していないなど、認知度は高くありません。

利用頻度としては、路線バス、まめバス、まめタクをほとんど利用しない人が 8 割以上となっており、利用しない・しづらい点としては、車のほうが便利、運行便数が少ないや、利用したい時刻にバスがない等が挙げられています。





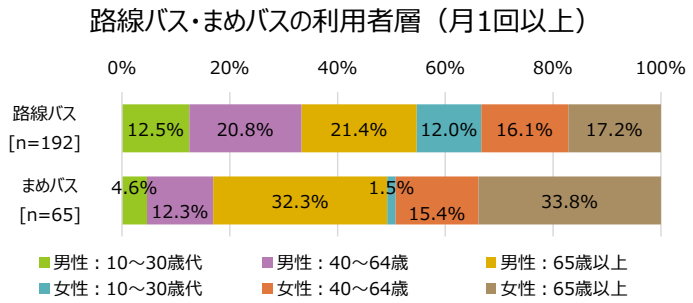


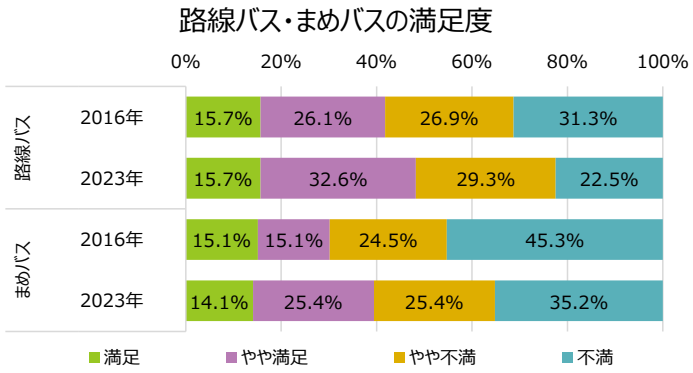


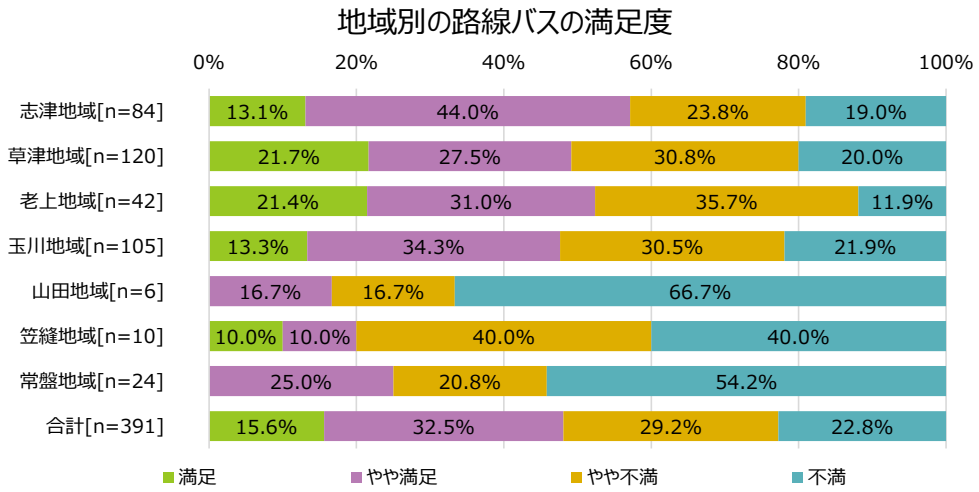
路線バス・まめバスの利用者層としては、路線バスは駅への交通手段として通勤・通学等で利用がなされているため、65 歳未満の利用割合が約 6 割を占めます。一方、まめバスは約 7 割が 65 歳以上となっており、それぞれ支えている客層が異なります。

路線バス・まめバスの満足度としては、路線バスは約 5 割（48.3%）が満足・やや満足となっており、2016 年（平成 28 年）の 41.8%と比べるとやや向上しています。地域別にみると、草津地域や老上地域をはじめ、志津・玉川地域でなどで満足・やや満足が約 5 割程度となっている一方、山田・笠縫・常盤地域といった草津市西部の地域では 7 割以上が不満足を示しています。

まめバスは約 4 割（39.5%）が満足・やや満足と、2016 年（平成 28 年）の 30.2%と比べると約 1 割向上しており、路線バス・まめバスいずれも満足度の向上がみられています。





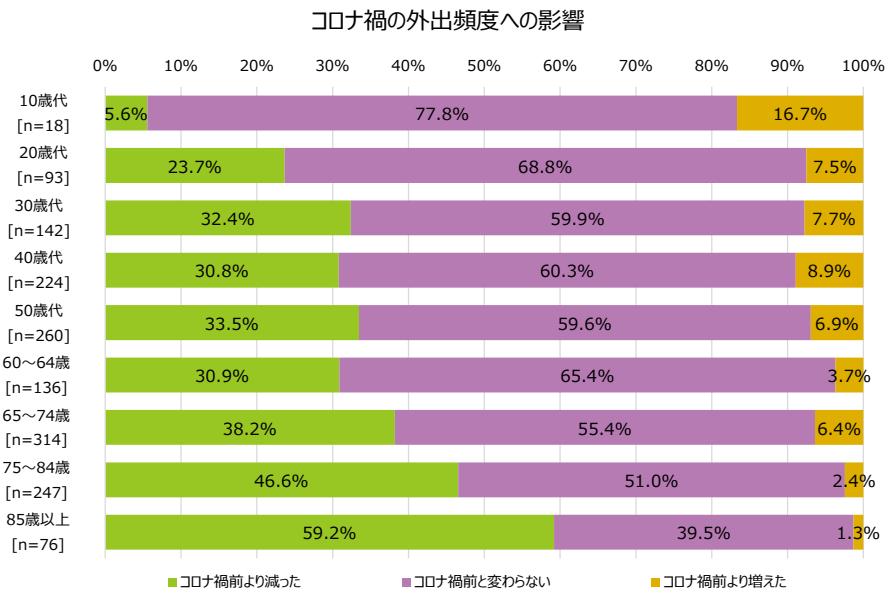


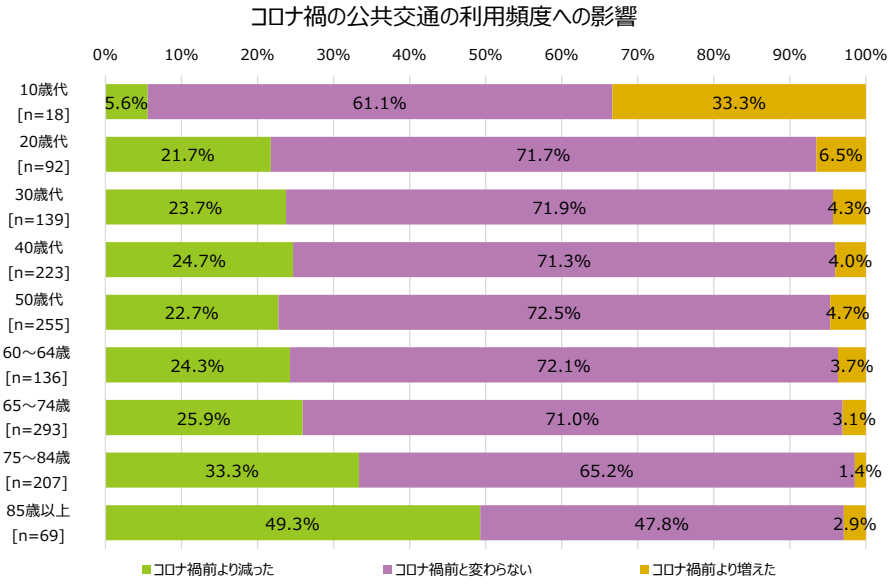
※「利用しないのでわからない」との回答を除いて集計

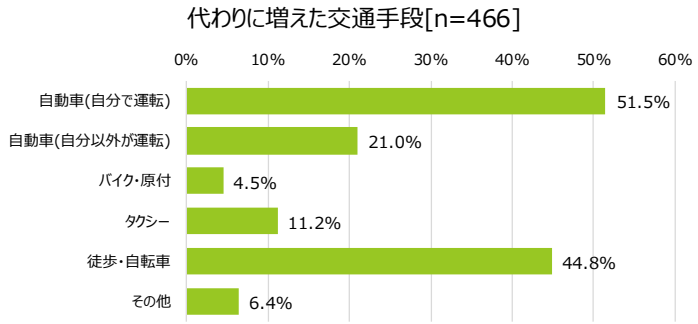
■　新型コロナウイルス感染症（コロナ禍）の影響について

コロナ禍の外出頻度への影響としては、高齢になるほど外出頻度が減ったと回答しており、公共交通の利用促進に向けては、特に高齢者の外出機会の創出が必要です。

また、公共交通の代わりに増えた交通手段としては、自動車や徒歩・自転車が比較的多く、公共交通からの転換がみられています。





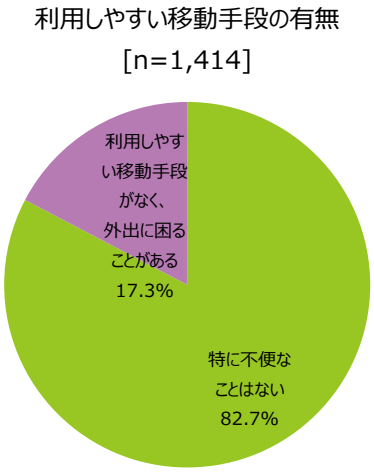


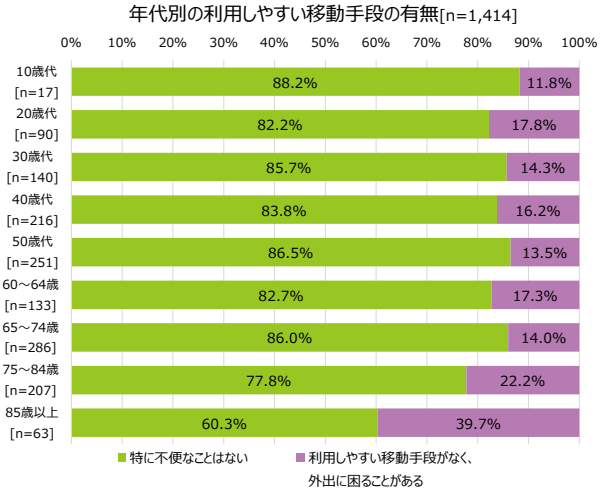
④　利用しやすい移動手段の有無

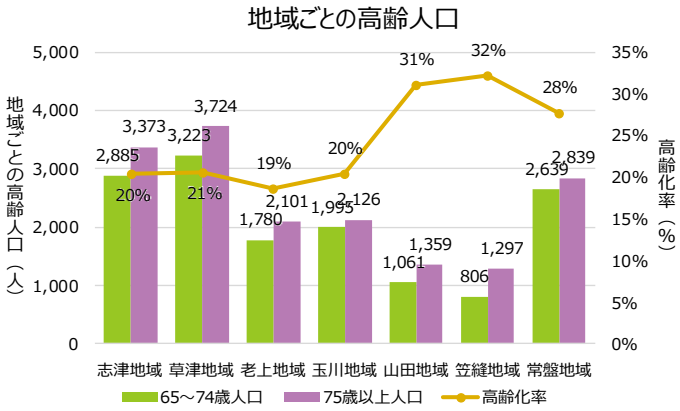
利用しやすい移動手段の有無としては、市内在住の人の約 2 割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあると回答しています。年代別にみると、75 歳以上でその傾向が強く、運転免許を保有していない人の割合が大きい 85 歳以上では約 4 割が外出に困っていることがあります。

地域ごとの高齢人口をみると、利用しやすい移動手段がなく、外出に困る人の割合が大きい 75 歳以上の人は、志津・草津・常盤地域で多くなっています。また、高齢人口自体は少ないものの山田・笠縫地域では高齢化率が 3 割を超えています。

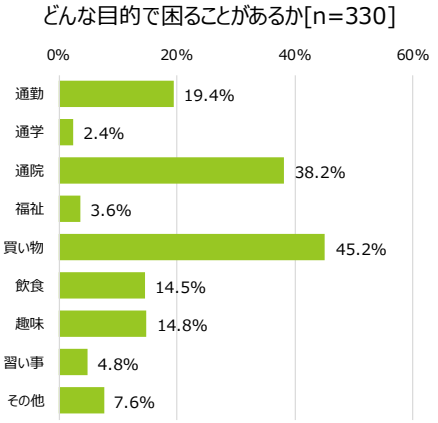
困る外出目的としては、買い物や通院などが多く、日常的な活動を行う際に利用しやすい移動手段が求められています。

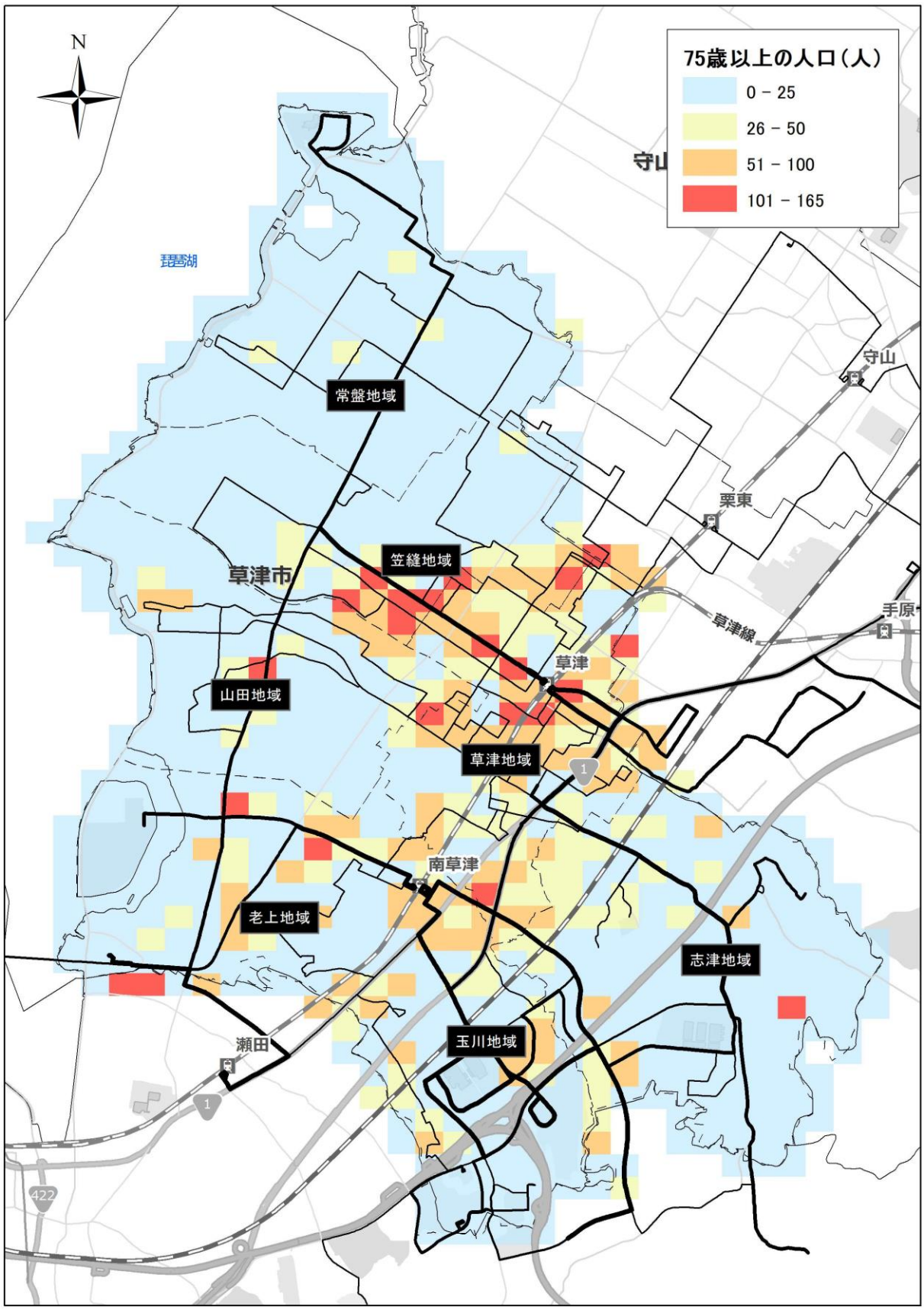






※草津市住所別年齢別男女別人口一覧表（令和5年1月31日分から令和5年7月31日分まで）





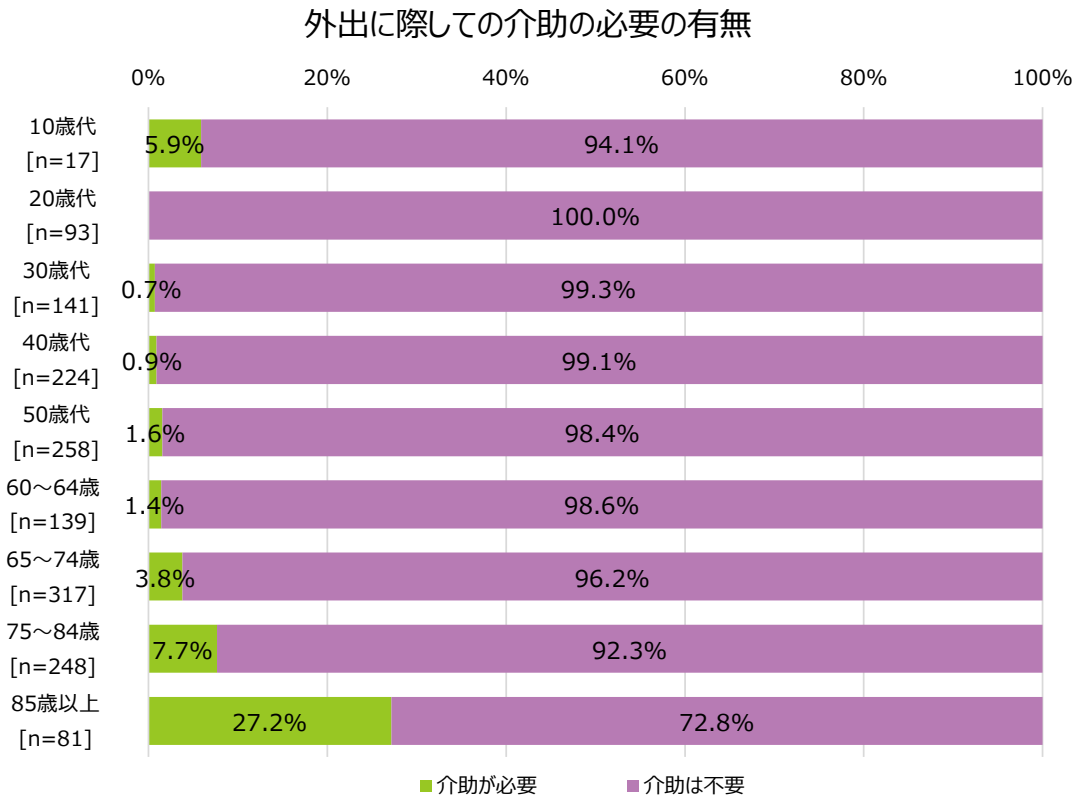
資料：2020 年（令和 2 年）国勢調査

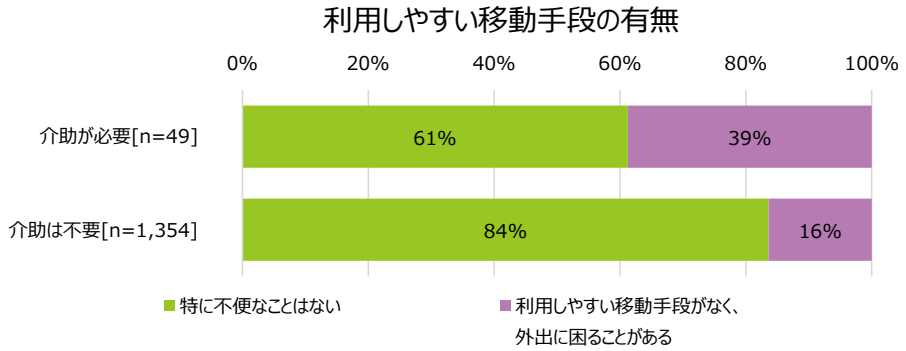
参考図 3-8　草津市の人口分布（75 歳以上）

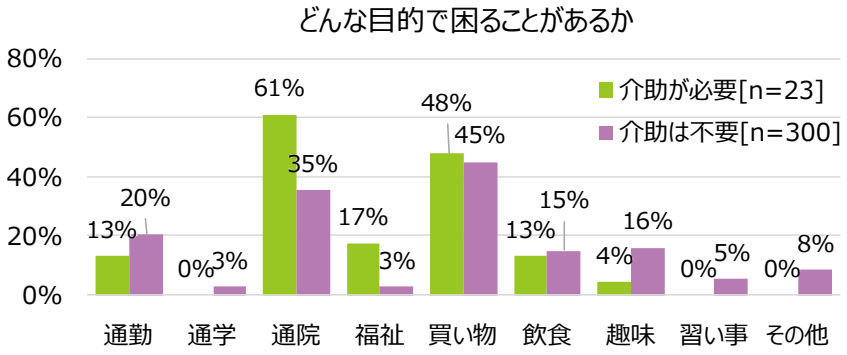
■　介助が必要な人が外出に際して困ることがあるシーン

外出に際しての介助の必要の有無としては、外出に際して介助が必要な人は 85 歳以上が多く、約 3 割を占めています。次いで、75 歳以上や 10 歳代の人で多くなっていますが、これらの介助が必要な方の約 4 割は利用しやすい移動手段がなくて外出に困ることがある状況です。

困る外出目的としては、特に通院の目的が多く、次いで日常の買い物となっており、これらの外出活動における移動支援が求められています。





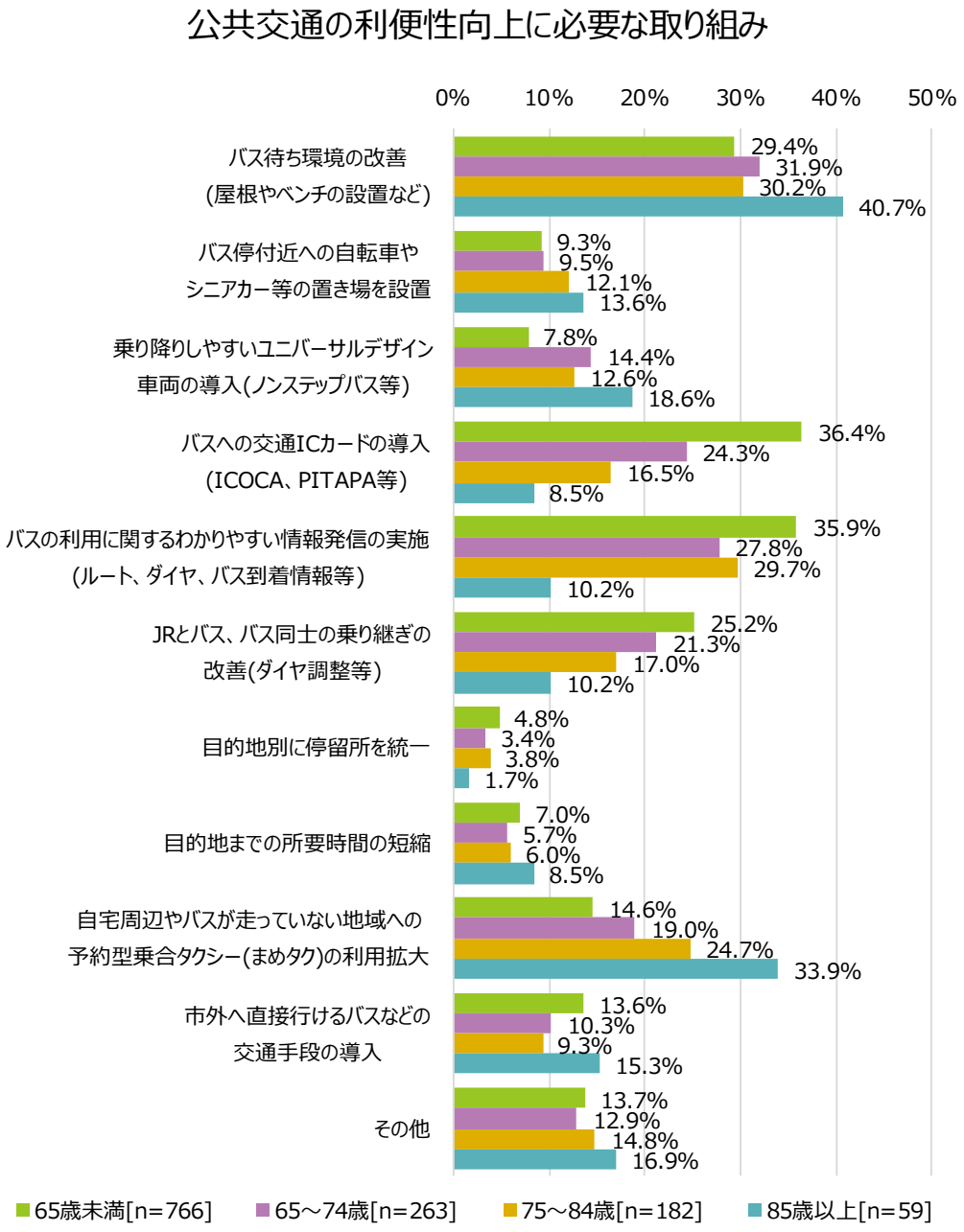


⑤　公共交通の利便性向上に必要な取り組み

公共交通の利便性向上に必要な取り組みとしては、「バス待ち環境の改善」はいずれの年齢層でも回答が多くみられました。

年代別にみると、高齢になるほど、移動に要する時間を重要視していないためか「バス同士の乗り継ぎの改善」等の回答は少なくなる一方で、「自宅周辺やバスが走っていない地域へのデマンド型乗合いタクシー（まめタク）の利用拡大」といった自宅周辺に停車する取組の回答が多くなっています。一方、若年層においては、バスの交通 IC カードの導入という回答が最も多くなっています。

また、年齢層を問わず 3 割の人が「バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施」を必要な取り組みとして回答されており、公共交通の利用促進に向けては、65 歳未満だけでなく、65～74 歳の高齢者を含めて、情報発信の必要性がうかがえます。

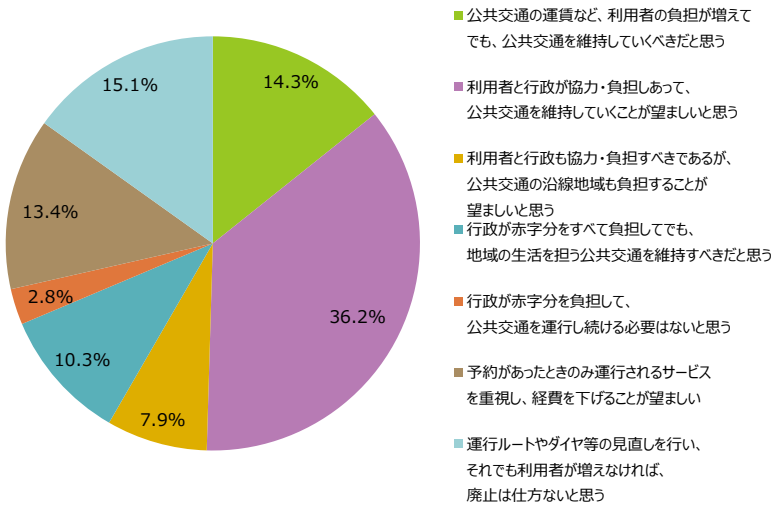


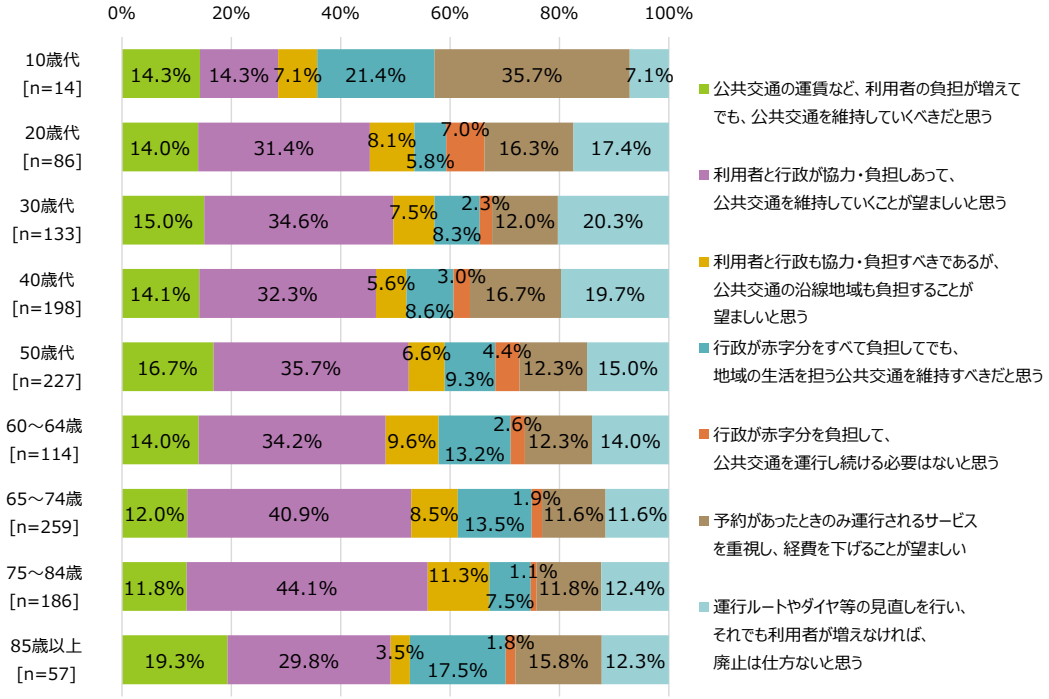
⑥　公共交通のあり方

草津市の公共交通のあり方としては、「利用者と行政が協力・負担しあって公共交通を維持していくことが望ましいと思う」が最も多く、4 割弱を占めており、その傾向は高齢層で大きくなっていますが、85 歳以上では、他の公共交通のあり方も求められており、結果として低い割合となっています。

一方で、「運行ルートやダイヤ等の見直しを行い、それでも利用者が増えなければ、廃止は仕方ないと思う」、「公共交通の運賃など、利用者の負担が増えてでも、公共交通を維持していくべきだと思う」、「予約があったときのみ運行されるサービスを重視し、経費を下げることが望ましい」という意見も同程度みられています。これらの意見は、若年層だけでなく、高齢層でもみられています。

公共交通のあり方[n=1,282]





(3)　調査結果のまとめ

草津市の地域公共交通に関する市民アンケート調査をもとに、普段の外出や公共交通の利用実態、外出困難状況や今後の公共交通に求めること等をとりまとめました。

■ 普段の外出について

- **日常の買い物は、主に自家用車（自分で運転・送迎）や自転車・徒歩**で行われています。行き先は、**エイスクエアが最も多く、市内全域から集客**がみられています。**各地域では主に最寄りのフレンドマートやバローなどのスーパーマーケット**等が利用されています。週 1～2 回の頻度が最も多く（約 5 割）、10～12 時台および 18 時台にピークがあります。
- 通院も自動車（自分で運転・送迎）や自転車・徒歩が中心ですが、**病院送迎バス（淡海医療センター等）も約 1 割の人が利用し、通院の交通手段を担っています**。
  通院先は多岐にわたり、**自宅周辺のクリニック等への通院が多くみられます**（総合病院では淡海医療センターが最も多い）。8～11 時台に通院・帰宅する移動が中心です。
- **通勤・通学は鉄道を利用する人が 3 割以上**を占め、日常の買い物等と比べて公共交通の利用割合が大きい（駅までは徒歩・自転車、路線バスや企業の送迎バス等）。通勤・通学先は市内が約 4 割程度、約 6 割が市外・県外で、**市外・県外へは主に鉄道や路線バス、市内・近隣市町村へは自家用車（自分で運転）や自転車が主に利用**されています。

■ 公共交通の利用について

- 路線バスやまめバスは、8 割以上の人に認知されています（ルートや時刻表まで知っている人は 3～5 割程度）。一方、**まめタクは 8 割以上の人が認知しておらず、志津地域でみても半数程度が認知していない**など、認知度は高くありません。
- **路線バス、まめバス、まめタクをほとんど利用しない人が 8 割以上**となっており、利用しない（利用しづらい）理由としては、車のほうが便利、運行便数が少ないや利用したい時刻にバスがない等が挙げられています。
- まめバスの利用は 1 割未満と少ないですが、**日常の買い物等での利用は 2016 年（平成 28 年）から増加傾向にあり、山田・笠縫地域では路線バスよりも利用**されています。
- 通勤・通学等における駅への交通手段として利用がみられる**路線バスは 65 歳未満の利用割合が約 6 割**を占めています。一方、**まめバスは約 7 割が 65 歳以上**となっており、それぞれ移動を支えている客層が異なります。
- 路線バスの満足度が約 5 割、まめバスの満足度は約 4 割となっていますが、**いずれも 2016 年（平成 28 年）と比べると満足度は 1 割程度向上**がみられています。
- **高齢になるほど、新型コロナウイルス感染症の影響で外出頻度が減った**と回答しており、公共交通の利用促進に向けては、特に高齢者の外出機会の創出が必要です。また、公共交通から自動車や徒歩・自転車への転換もみられています。

■ 利用しやすい移動手段の有無と外出に困る活動について

- 市内在住の人の約 2 割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあると回答しています。**75 歳以上でその傾向が強く、特に、運転免許を保有していない人の割合が大きい 85 歳以上では約 4 割が利用しやすい移動手段がなく、外出に困っている**ことがあります。
- 75 歳以上の人は、志津・草津・常盤地域で多く、また、高齢人口自体は少ないものの山田・笠縫地域では高齢化率が 3 割を超えています。
- このような**利用しやすい移動手段がなく、外出に困ることがあるシーンとしては、買い物や通院などが多く**、日常的な活動の際に利用しやすい移動手段が求められています。
- 外出に際して介助が必要な人は 85 歳以上が多く（約 3 割）、次いで、75 歳以上や 10 歳代の人で多いです。これらの **85 歳以上を中心とした介助が必要な方の約 4 割は、利用しやすい移動手段がなくて外出に困ることがある（主に通院等）**状況となっています。

■ 今後の公共交通に求めることについて

- 公共交通の利便性向上に必要な取り組みとして、**「バス待ち環境の改善」は若年層、高齢層いずれも回答が多く**みられました。
- **高齢になるほど、「自宅周辺やバスが走っていない地域へのデマンド型乗合タクシー（まめタク）の利用拡大」等の自宅周辺に停車するような取り組み**が求められています。なお、若年層においては、交通 IC カードの導入という回答が最も多くなっています。
- **年齢層を問わず約 3 割の人が「バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施」を必要な取り組みとして回答**されており、公共交通の利用促進に向けては、65 歳未満だけでなく、65～74 歳の高齢者を含めて、情報発信の必要性がうかがえます。
- 草津市の公共交通のあり方として、「利用者と行政が協力・負担しあって公共交通を維持していくことが望ましいと思う」が最も多いものの、**運行ルートやダイヤ等の見直しによる利用促進（利用者が増えなければ廃止もやむなし）、あるいは利用者負担による維持、運行形態の見直しによる経費削減等を求める意見**も同程度みられています。

3.2　まめバス利用者アンケート

地域公共交通利用者の移動実態等を把握し、課題の抽出や路線再編等の検討の基礎資料とするため、まめバス利用者へのアンケート調査を実施しました。

(1)　調査の概要

調査地域	草津市全域
調査対象者	まめバス利用者全員
対象路線	商店街循環線、草津駅医大線、山田線、笠縫東常盤線、草津駅下笠線
調査方法	乗り込みヒアリング調査（1 日）＋車内留め置きアンケート調査（2 週間程度）
調査時期	2023 年（令和 5 年）9 月
回収数	回収者数 289 人
調査項目	・属性*（性別、年齢、居住地区）* ・本日の移動*（外出目的・行き先、利用区間等）* ・普段のバス利用*（バスの利用頻度、利用理由、買い物や通院の場所等）* ・まめタクの利用状況*（満足度、利便性等）* ・地域公共交通の今後について*（期待、要望、変化等）*

草津市内のバスを利用するみなさまへのアンケート調査票

◆本日（調査票を受け取られた日）のバス利用についてお教えください。

質問１　本日のバスの利用状況等について教えてください。【○は１つ】

行き	1. 行きはバスを利用しなかった　↓*バス停名が分からない場合、近くの施設名でも結構です。* 2. バスを利用した　➡ **乗車（＿＿＿＿）バス停　～　降車（＿＿＿＿）バス停** ➡ **利用した時間帯（＿＿＿＿）時台**
帰り	1. 帰りはバスを利用しなかった（・しない予定） 2. バスを利用した　➡ **乗車（＿＿＿＿）バス停　～　降車（＿＿＿＿）バス停** （・する予定）　➡ **利用した時間帯（＿＿＿＿）時台**

質問２　上記質問１で行き または 帰りにバスを利用しなかった方のみにお聞きします。

②-1 行き または 帰りに、バスを利用しないで、何を利用しましたか。【利用したものすべてに○】

1. 自家用車（自分で運転）　2. 自家用車（自分以外が運転）　3. 鉄道
4. タクシー　5. バイク・原付　6. 自転車
7. 徒歩　8. その他（　　）

②-2 なぜ片道（行きのみまたは帰りのみ）のバス利用となりましたか。【○は１つだけ】

1. 利用したい時間にバスが運行されていないため
2. 行きまたは帰りは送迎してくれる人がいるため
3. 行きまたは帰りに立ち寄る場所があり、その目的地付近にバス停がないため
4. その他（　　）

質問３　バスを利用して、外出された主な目的は何ですか？【○は１つ】

1. 通勤　2. 通学　3. 買い物　4. 通院　5. 娯楽・飲食等
6. 習い事･塾等　7. スポーツ　8. 旅行　9. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿）

質問４　バスを利用したお出かけ先と訪問先の施設名称をお教えください。【○は１つ】

1. 草津市内　➡　主な施設の名称（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
*※商業施設の場合、**できるだけ店舗の地域名称まで**お答えください。　（例）フレンドマート志津東草津店*
2. 草津市外　（＿＿＿＿＿）市・町・村　➡　主な施設の名称（＿＿＿＿＿＿＿＿）

◆ ふだんのバス利用についてお教えください。

質問５　どれくらいの頻度でバスを利用されますか。【○は１つ】

1. 週５日以上（休日含む）　2. 週５日以上（平日のみ）　3. 週３～４回　4. 週１～２回
5. 月２～３日　6. 月１回　7. ほとんど利用しない

質問６　普段、バスを利用する理由をお教えください。【○は１つ】

1. 自分で運転できず､他に利用できる交通手段がない　2. 家族等に送り迎えを頼む必要がない
3. 行きたいところにバスが運行している　4. 安心・安全に移動できる
5. その他（具体的に：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

（裏面に続く）

参考図 3-9　まめバス利用者アンケート調査票（1/2）

質問７　普段、バスを利用するにあたって不便に思う点、改善すべきだと思う点をお教えください。【重要だと思うもの上位３つまで○】

1. バス停の改善（屋根やベンチの設置など）
2. バス停付近への自転車（あるいはシニアカー等）置き場の設置
3. 乗り降りしやすいバス車両の導入（ノンステップバス等）
4. バスへの交通 IC カードの導入（ICOCA、PITAPA 等）
5. バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施（ルート、ダイヤ、バス到着情報等）
6. JR とバス、バス同士の乗り継ぎの改善（ダイヤ調整等）
7. 商業施設等と連携した運賃割引制度の対象拡大
8. 自宅周辺やバスが走っていない地域への運行ルート変更
   ➡ **経由してほしい場所は？**　（名称：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
9. その他（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）

質問８　令和２年 11 月からまめタク（予約型乗合いタクシー）の実証運行を開始し、路線拡充等を実施しています。まめタクを知っていましたか。【それぞれに○は１つ】

※まめタクは、予約があった便のみ運行し、予約がない便は運行しないデマンド型のタクシーです。まめバスのように路線・停留所・運行時間が決まっており、停留所間を乗車できます。

利用状況	1. 利用したことがある	2. 利用したことがない
認知状況	1. 知らなかった	2. デマンドタクシーやバスを利用した際に知った
	3. 広報紙で知った	4. 草津市の HP で知った
	5. 知人等に聞いて知った	6. その他の方法で知った
利用意向	1. ダイヤが設定され、定時運行するまめバスを維持してほしい（現在の運行と同様）	
	2. 運行ルートを比較的柔軟に設定できるが、予約型となる乗合いタクシー（まめタク）の利用路線を拡充してほしい	

質問９　草津市内の地域公共交通がもっと便利になるアイデアがあれば、ご記入ください。

◆あなたご自身のことについてお教えください。

質問 10　あなたの性別・年齢をお教えください。【それぞれに○は１つ】

●性 別 ➡	1. 男　性	2. 女　性			
●年 齢 ➡	1. 10 歳代	2. 20 歳代	3. 30 歳代	4. 40 歳代	5. 50 歳代
	6. 60～64 歳	7. 65～74 歳	8. 75～84 歳	9. 85 歳以上	

質問 11　あなたのお住まいの場所をお教えください。

1. 草津市内　　※郵便番号が分からない場合（町名までご記入ください）
   ➡ **郵便番号**：〒５２５－（＿＿＿＿＿＿）　草津市（＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿）
   ➡ **ご自宅から最寄りのバス停名**：（＿＿＿＿＿＿）バス停，**バス停まで徒歩で約**（＿＿＿）分
2. 草津市外⇒（＿＿＿＿＿＿＿＿）市・町・村

※※　ご協力ありがとうございました。　※※

参考図 3-10　まめバス利用者アンケート調査票（2/2）

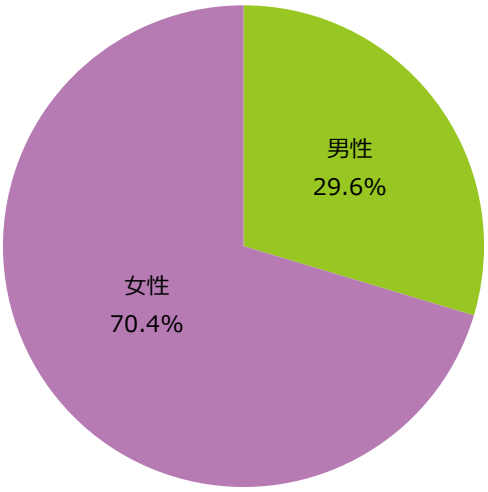
(2)　調査結果

①　まめバスの利用者層

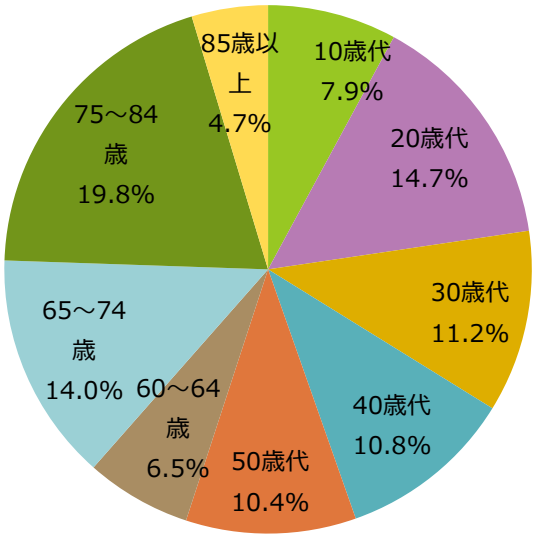
まめバスの利用者は、女性が中心となっています（約 7 割）。

年齢層をみると、約 4 割が高齢者、約 6 割が 65 歳未満であり、10～20 歳代の比較的若い層の利用もみられています。どの年代においても女性の利用が多い傾向となっています。

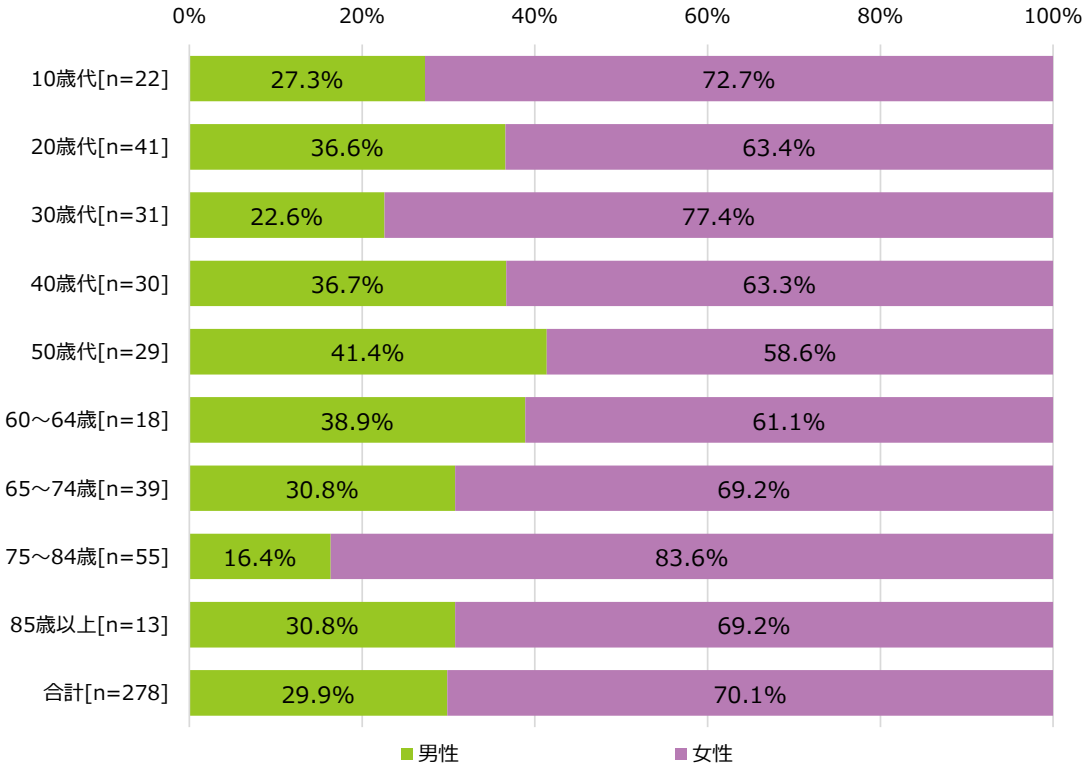
性別[n=280]



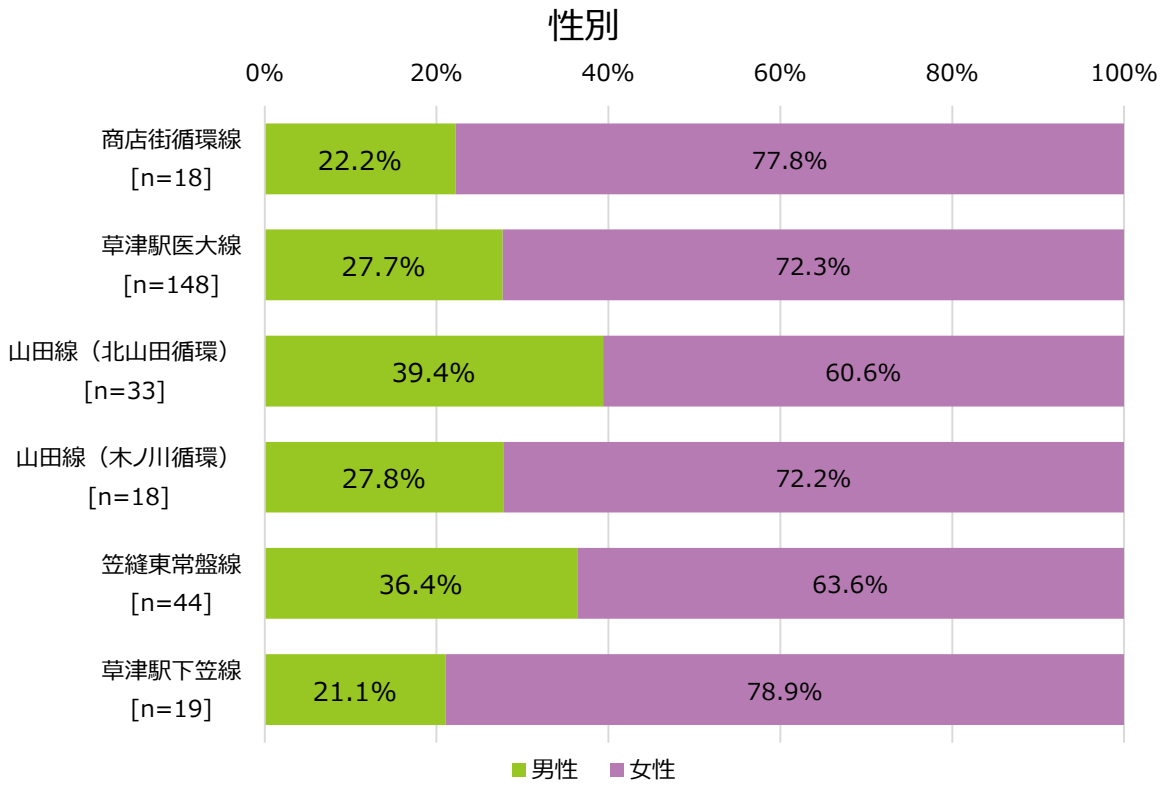
年齢[n=278]

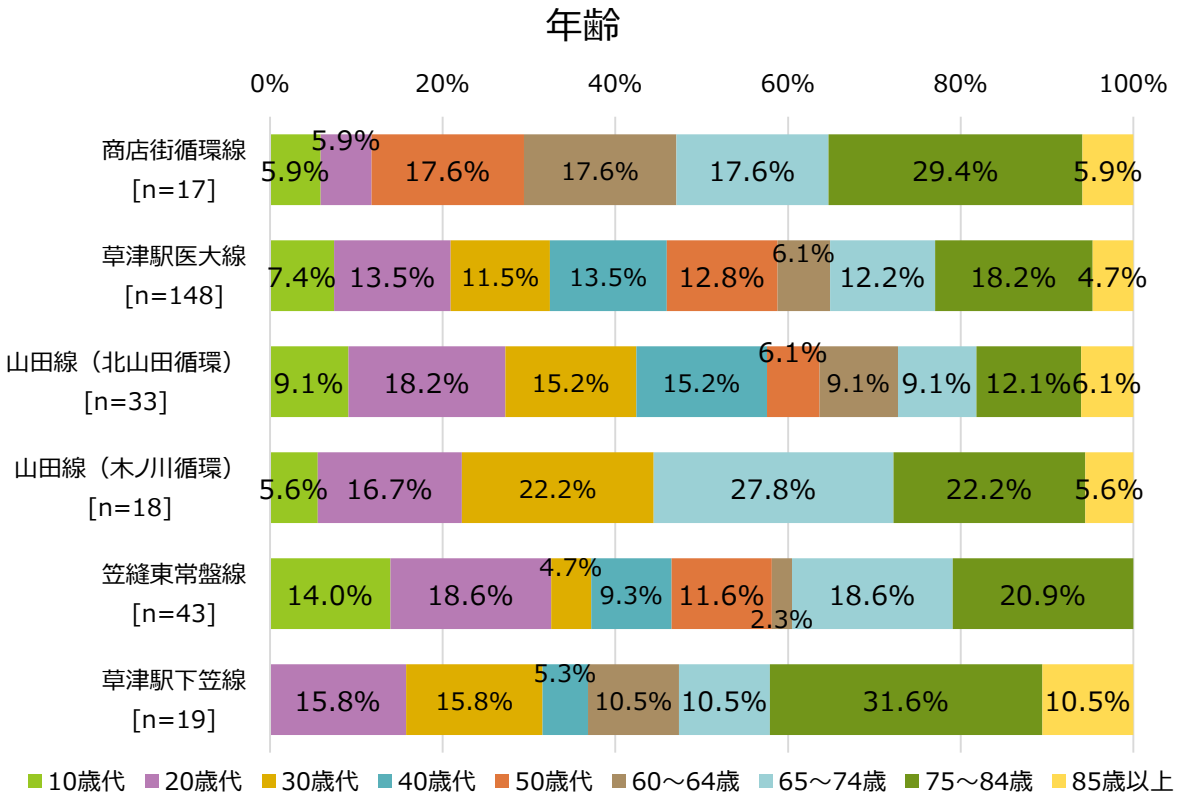


年齢別の性別構成



路線別にみると、商店街循環線、山田線（木ノ川循環）、草津駅下笠線では比較的高齢者が多く、約 5 割を占めます。また、若年層での利用もみられ、商店街循環線以外の路線では 30 歳代以下の利用が 3～4 割を占めています。

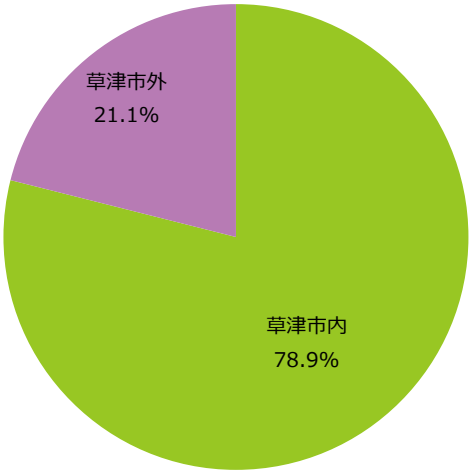


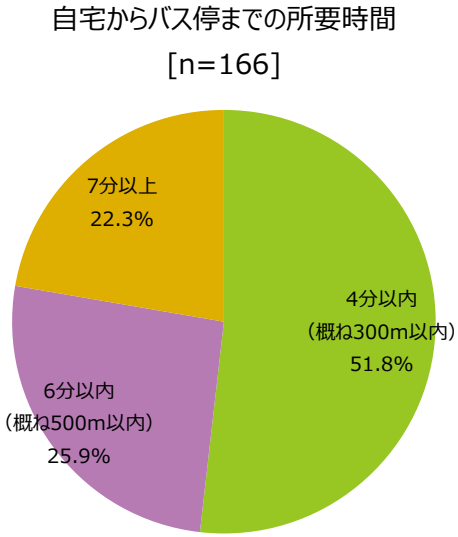


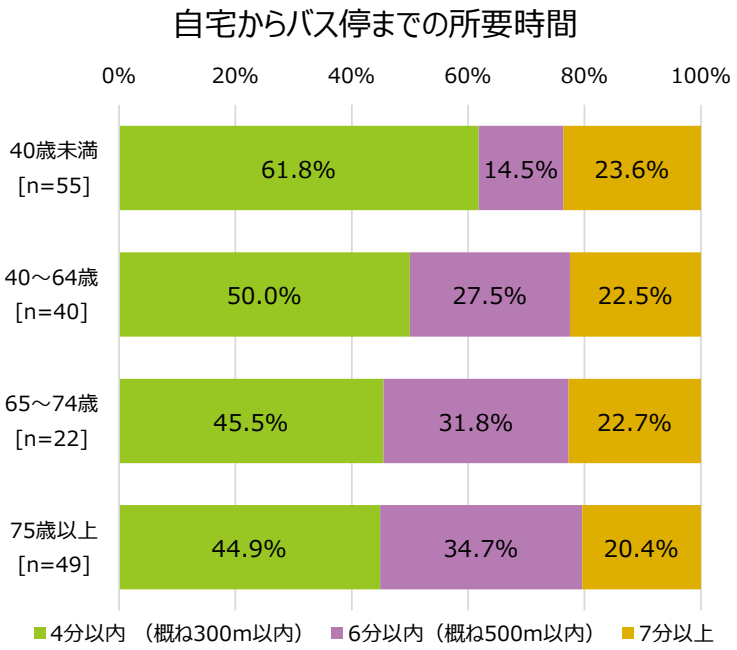
まめバスの利用者は、草津市民が中心となっています（約 8 割）。

自宅からバス停までの所要時間をみると、4 分以内が半数以上を占めており、7 分以上は約 2 割となっていることから、バス停が自宅付近（概ね 300～500m 以内）にある人が多く利用されていると考えられます。

なお、年代別にみると、40 歳未満は特に 4 分以内が多くなっており、自宅周辺にバス停がある人を中心に利用されております。高齢になるほど 4 分以上が多くなる傾向にあり、自動車を利用できない人が多く、バス停がやや遠くても利用しているものと思われます。





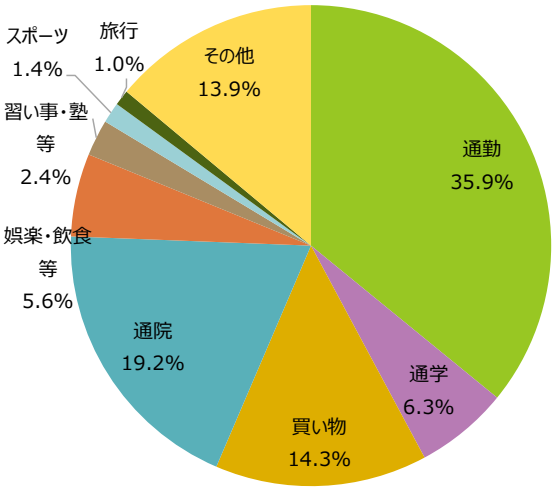


② バスの利用目的

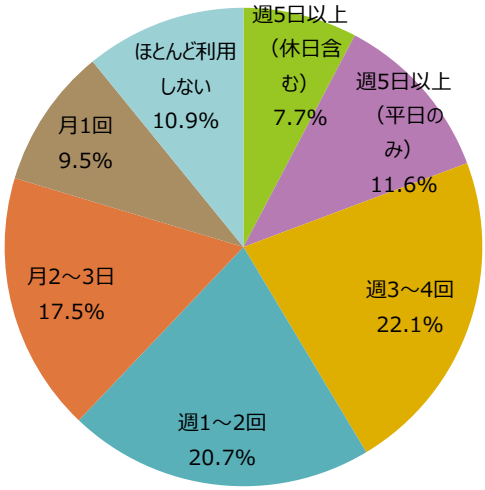
利用目的は通勤・通学で約 4 割を占めており、次いで、通院、買い物で利用されています。

お出かけ先は草津市内が 8 割以上であり、利用時間帯は通勤・通学での利用が多いことから、行きは 8 時前後、帰りは 17 時前後の利用がピークとなっています。また、買い物や通院での利用がみられることから 11～13 時等の昼間の時間帯にも利用はされていますが、利用割合は各時間 1 割未満とそれほど多くありません。

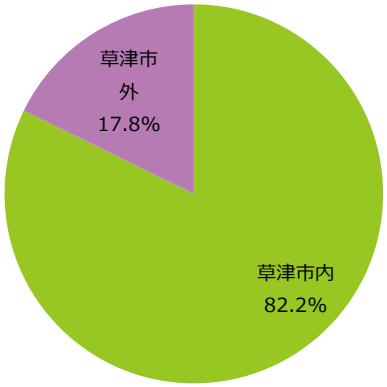
外出目的[n=287]



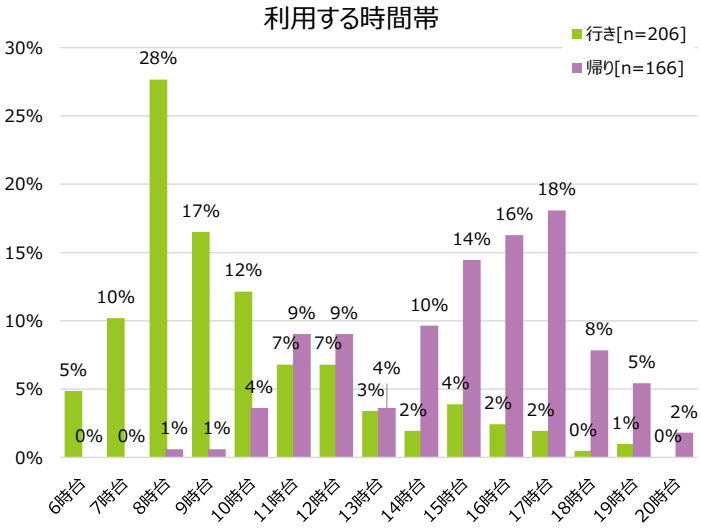
バスの利用頻度[n=285]



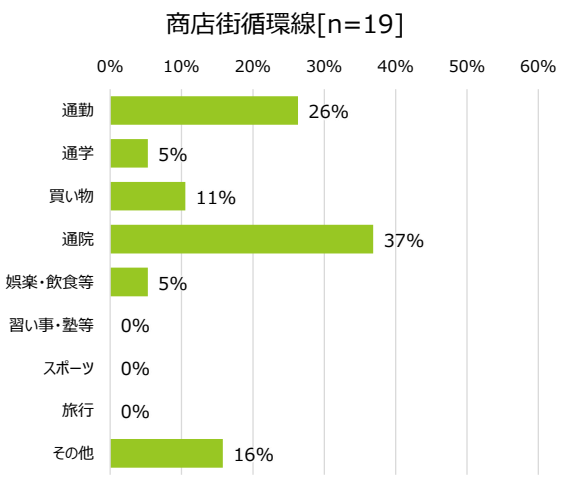
お出かけ先[n=259]

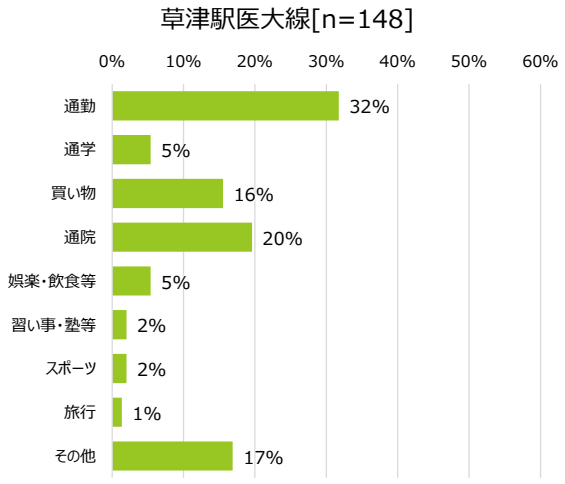


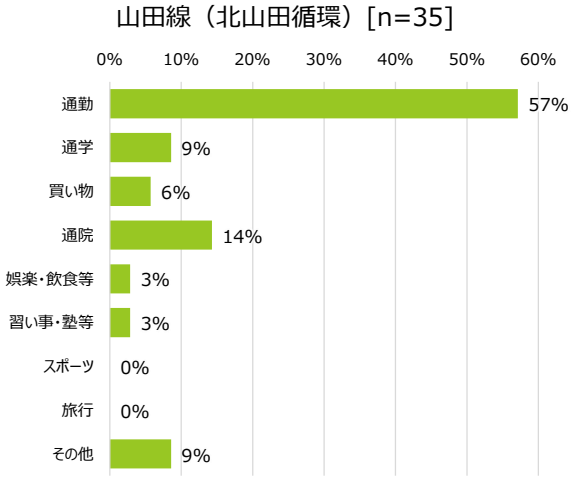
利用する時間帯

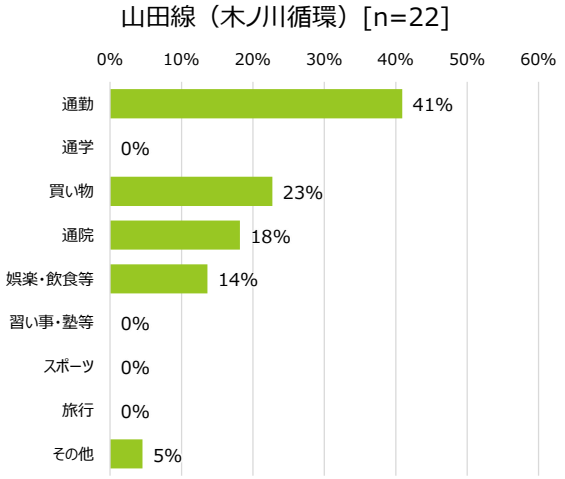


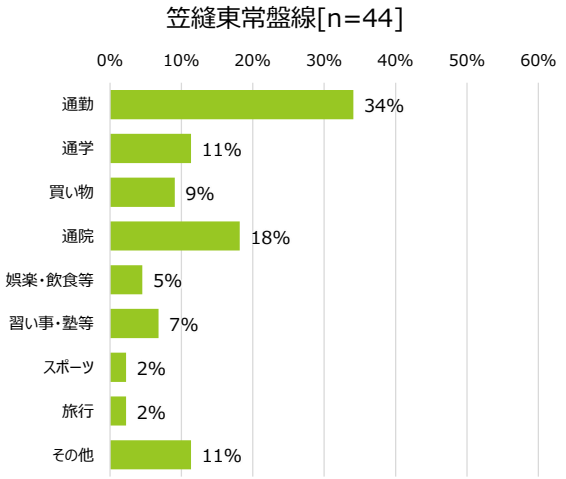
路線ごとの利用目的をみると、山田線（北山田循環）は特に通勤利用が多く、約 6 割を占めています。その他の路線においても、約 3～4 割は通勤で利用されています。また、商店街循環線は通院での利用が多く、草津駅下笠線や山田線（木ノ川循環）などは買い物での利用が多くなっています。なお、笠縫東常盤線は通学の利用も 1 割以上みられます。

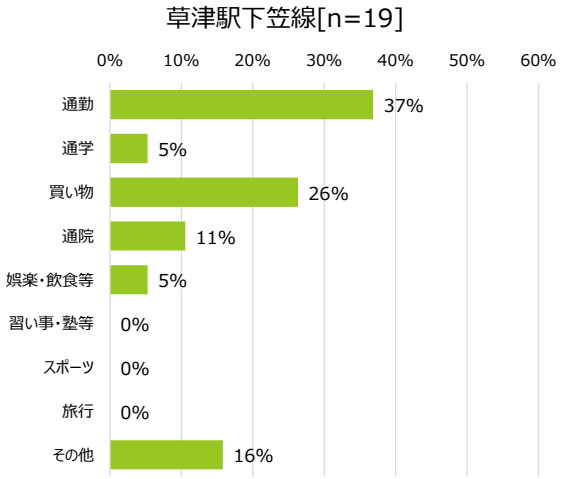












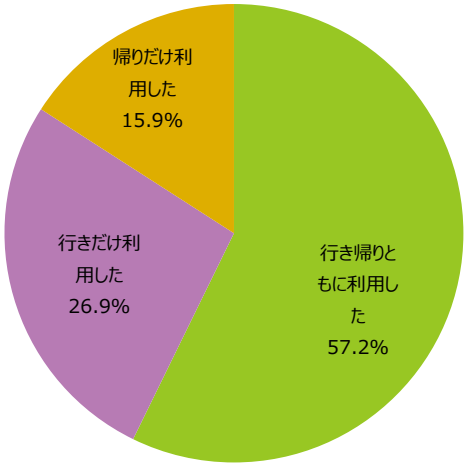
③　行き帰りのバスの利用状況

行き帰りのバスの利用状況をみると、往復利用されている人は約 6 割であり、残りの 4 割は、「利用したい時間にバスが運行していない」等の理由に片道利用となっています。

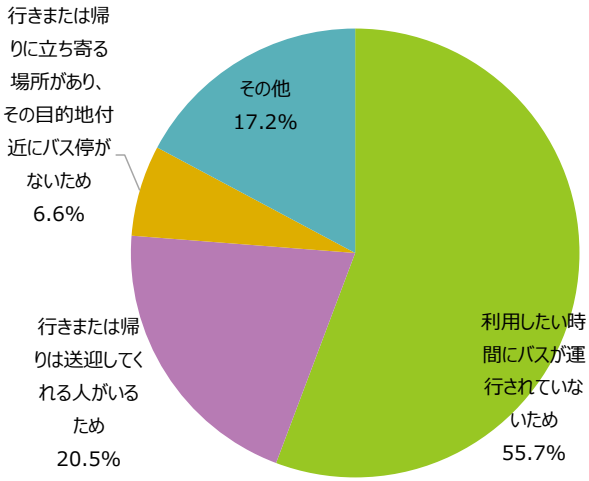
片道利用の理由としては、時間が合わなかったことから歩いて移動する人が多く、次いで、自分以外の家族等に送迎してもらって移動しています。

路線別にみると、草津駅下笠線は行きだけ、山田線（木ノ川循環）は帰りだけ利用した人が多くなっています。

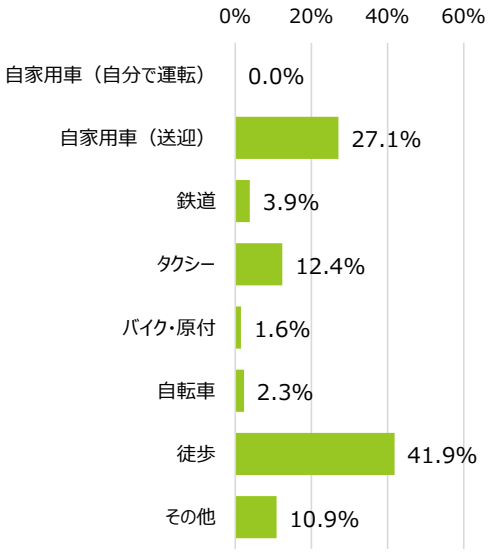
行き帰りのバス利用状況[n=283]



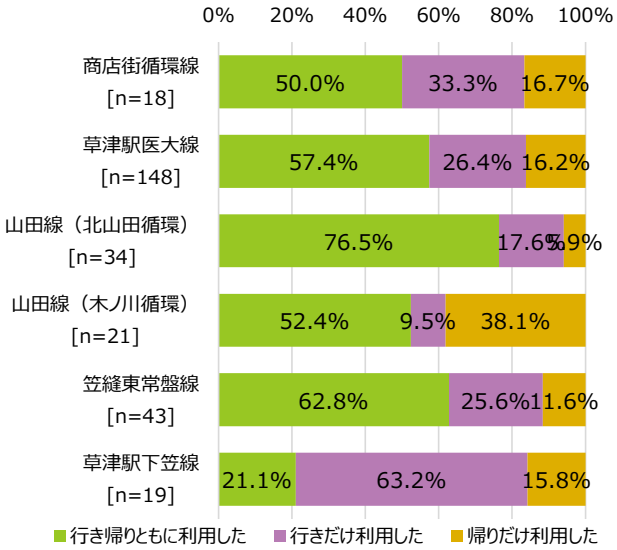
片道しかバスを利用しない理由[n=122]



バス以外の交通手段[n=129]



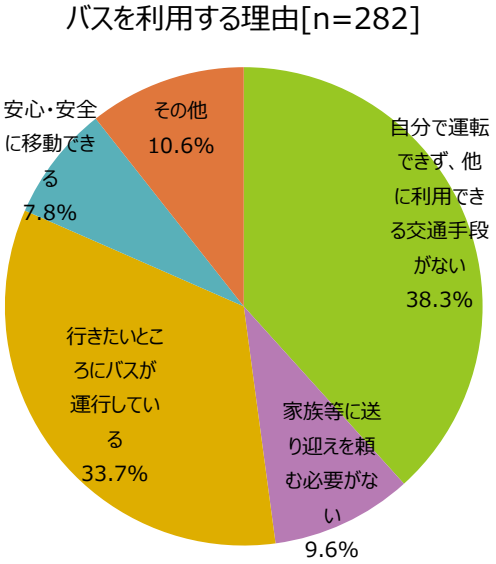
行き帰りのバス利用状況（路線別）

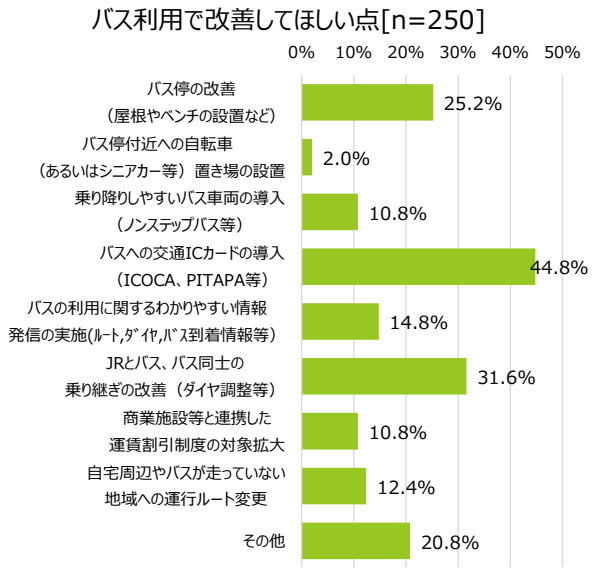


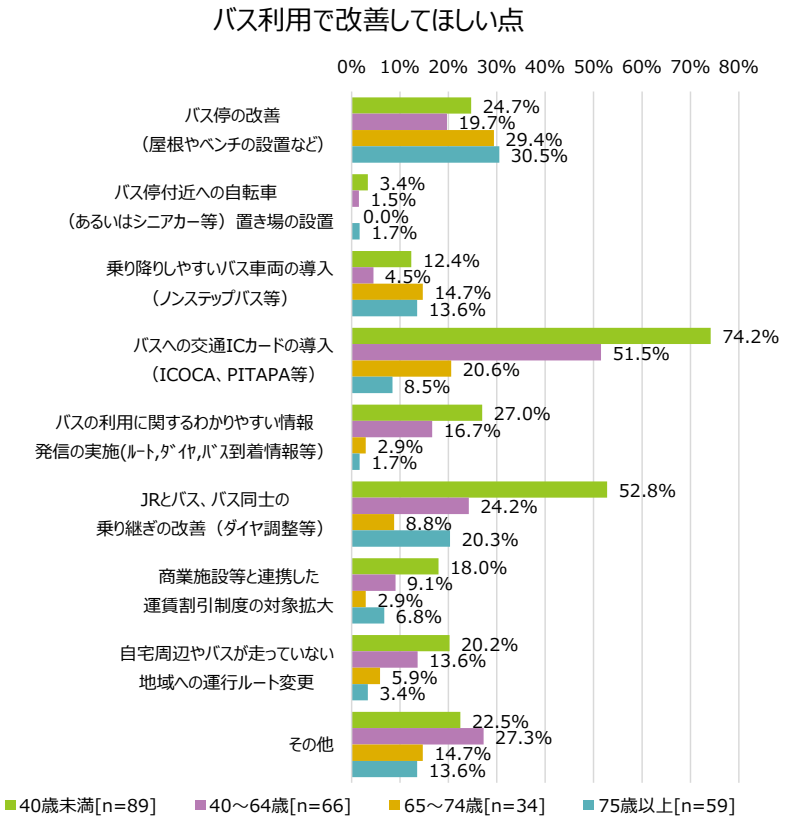
④　バス利用にあたって改善してほしい点

バスを利用する理由としては、「自分で運転できず、利用できる交通手段がない」という回答が最も多く（約 4 割）、次いで「行きたいところにバスが運行している」が多くなっています（約 3 割）。外出するためには利用せざるを得ない人あるいは、自宅および目的地付近にバス停があり利便性が高い人が利用している状況です。

そのためか、若年層では「バスへの交通系 IC カードの導入」してほしいとほとんどの人が回答しているものの、高齢層などはバス利用で改善してほしい点が集中する項目がみられていません（バス停の改善はいずれの年代も 2 割以上が回答している）。





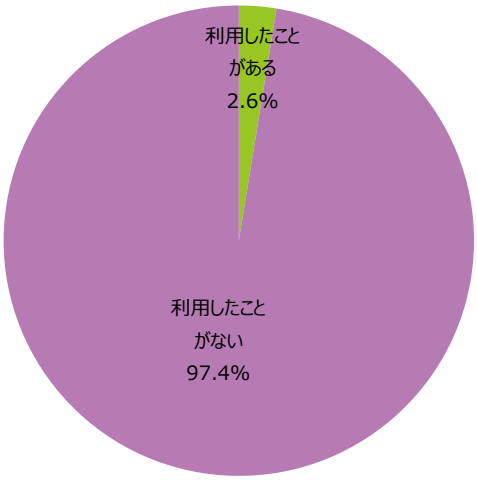


⑤　まめタクの利用意向

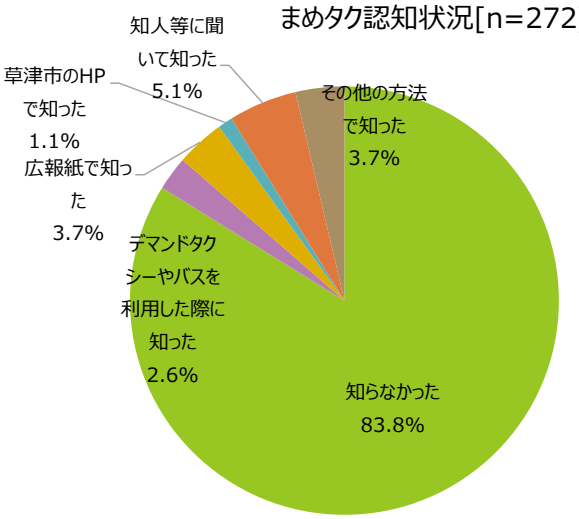
まめタクの利用について、まめバス利用者はまめバスを利用できる環境にあることから、ほとんどの人がまめタクを利用したことがない状況にあり、まめタクの利用意向も約 1 割と高くありません。ただし、路線が長大化している笠縫東常盤線では比較的利用意向がみられます。

ただし、まめバス利用者の 8 割以上がまめタクを認知していないことから、まめタクの拡充においては、認知度向上の取り組みが必要と考えられます（友人・知人等からの口コミや広報誌等での認知が比較的多い）。

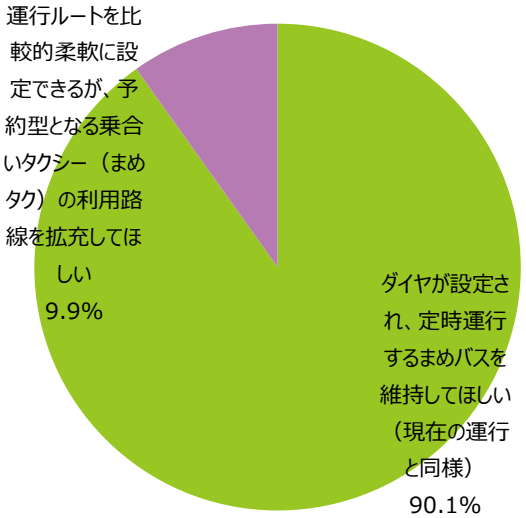
まめタク利用状況[n=273]

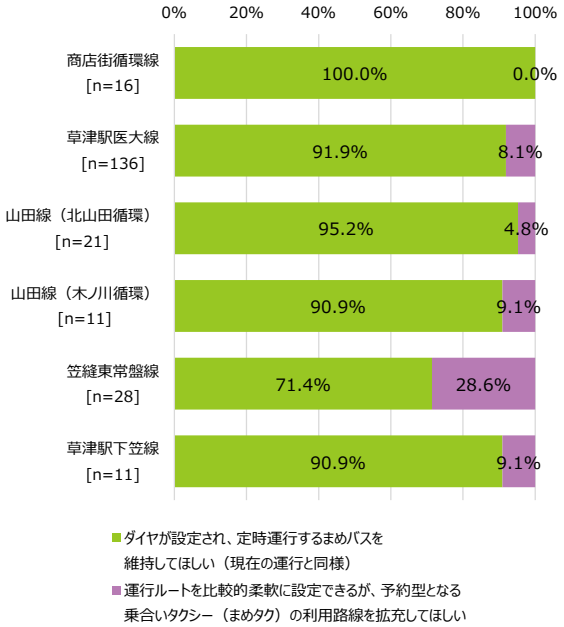


まめタク認知状況[n=272]



まめタク利用意向[n=223]





(3)　調査結果のまとめ

まめバス利用者へのアンケート調査をもとに、まめバスの利用者層、まめバス利用者の移動実態やバス利用にあたって改善してほしい点等をとりまとめました。

■ まめバスの利用者層について

- まめバスの利用者は、**約4割が高齢者、約6割が65歳未満**であり、10～20歳代の比較的若い層の利用もみられています。**どの年代においても女性の利用が多い傾向（約6～7割）**となっています。
- 路線別にみると、商店街循環線、山田線（木ノ川循環）、草津駅下笠線では比較的高齢者が多く、約5割を占めます。また、若年層での利用もみられ、商店街循環線以外の路線では30歳代以下の利用が3～4割を占めています。
- 自宅からバス停までの所要時間をみると、4分以内が半数以上を占めていますが、7分以上では約2割となっており、**自宅付近（300mから500m以内）にバス停がある人が多く利用**されていると考えられます。

■ まめバス利用者の移動実態について

- 利用目的は**通勤・通学で約4割を占めており、次いで、買い物、通院で利用**されています。利用時間帯は通勤・通学での利用が多いことから、**行きは8時前後、帰りは17時前後の利用がピーク**となっています。一方、**11時から13時等の昼間の時間帯の利用割合は各時間1割未満**とそれほど多くありません。
- いずれの路線も通勤利用が中心ですが、**商店街循環線では通院での利用が多く、草津駅下笠線や山田線などは買い物での利用**が多くなっています。
- 往復利用した人は約6割であり、残りの**約4割の人は「利用したい時間にバスが運行されていない」等の理由により片道利用**となっています。特に、草津駅下笠線は行きだけ、山田線（木ノ川循環）は帰りだけの利用が多くなっています。

■ バス利用にあたって改善してほしい点について

- まめバスは、**外出するためには利用せざるを得ない人あるいは、自宅および目的地付近にバス停があり利便性が高い人が利用**している状況です。
- 若年層では「バスへの交通系ICカードの導入」してほしいとほとんどの人が回答しているものの、高齢層などはバス利用で改善してほしい点が集中する項目がみられていません（バス停の改善はいずれの年代も2割以上が回答している）。
- まめバス利用者はまめバスを利用できる環境にあることから、ほとんどの人がまめタクを利用したことがない状況にあり、まめタクの利用意向も約1割と高くありません。ただし、路線が長大化している**笠縫東常盤線では比較的まめタクの利用意向がみられます。**
- なお、**まめバス利用者の8割以上がまめタクを認知していない**ことから、まめタクの拡充においては、認知度向上の取り組みが必要と考えられます。

4.　上位計画および関連計画

4.1　上位・関連計画を踏まえた草津市における地域公共交通の役割

ここでは、上位・関連計画を整理し、それぞれの計画等で、地域公共交通に求められている方向性や考え方を抽出しました。

草津市の上位計画を踏まえると、「ひと・まち・ときをつなぐ 絆をつむぐ ふるさと 健幸創造都市」（第 6 次草津市総合計画）や「市民とともに次世代につなぐ利便性と豊かさのある健幸な都市」（草津市都市計画マスタープラン）を目指すことが示されています。

なかでも地域公共交通においては、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成し、「暮らし」支えるまちとして、誰もがいつでも安心して移動できる交通まちづくりを目指すことが重要になると考えられます。

表 4-1　上位・関連計画を踏まえ地域公共交通に求められる方向性

視点	項目	内容	出典
地域公共交通	ネットワーク	・効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成	①②③④⑥
		・交通不便地の解消（まめバス路線の再編、まめタクの導入等）	①②⑤⑥⑦
		・区域内や区域と“まちなか”等を結ぶ利便性の高い公共交通の実現	⑤
	利便性	・JR 草津駅・南草津駅における路線バスの乗り継ぎ利便性の強化	②③④⑦
		・鉄道駅周辺、交通拠点での自転車利用環境の整備	①②④⑤⑥⑦
		・まちなかの回遊性向上や公共交通の利用環境改善に向けた駅前広場の機能強化	②④⑥
		・JR 草津駅、JR 南草津駅を中心としたバリアフリー化の促進 ・低床式車両（低床バス・ユニバーサルデザインタクシー）の導入促進	①②④⑥⑦
		・多様な公共交通手段の相互連携（MaaS，ICT の活用等の検討）	②⑥
		・トランジットセンターの整備検討	③⑤
		・通勤・通学等の利便性向上	⑥
	持続性	・公共交通の利用促進（公共交通マップの作成等）	①③
		・路線バスやまめバスの路線改編等の検討	②③
		・モビリティ・マネジメントの推進、運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実、イベントやワークショップ等の開催	①③④⑦
まちづくり	人口	・2030 年（令和 12 年）に人口 147,000 人	①②
	都市構造	・JR 草津駅・南草津駅周辺の交通利便性を最大限に発揮させる土地利用の推進	②
	道路	・JR 草津駅・南草津駅周辺をはじめとする慢性的な交通渋滞の緩和や解消	①⑥
その他	福祉	・地域支え合い運送支援事業の拡大	④
	仕組み	・市民（地域）・事業者等・行政の連携	①②⑥⑦

※出典略称
①第 6 次草津市総合計画
②草津市都市計画マスタープラン
③草津市立地適正化計画
④草津市都市交通マスタープラン および草津市総合交通戦略
⑤草津市版地域再生計画
⑥南草津エリアまちづくり推進ビジョン
⑦くさつ健幸ガイドブック～草津市健幸都市づくり基本方針～

4.2　個別の上位・関連計画の概要

(1)　第 6 次草津市総合計画

概要

- **策定**　　：2021 年（令和 3 年）3 月
- **計画期間**：［基本構想］　2021 年度（令和 3 年度）から 2032 年度（令和 14 年度）までの 12 年間
  ［第 1 期基本計画］　2021 年度（令和 3 年度）から 2024 年度（令和 6 年度）まで 4 年間

基本構想

［将来ビジョン］

：「ひと・まち・ときをつなぐ　絆をつむぐ　ふるさと　健幸創造都市　草津」

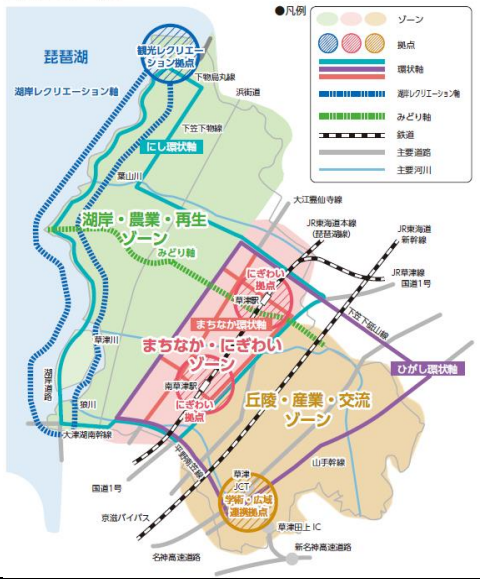
［人口フレーム］

：147,000 人（2032 年（令和 14 年））

［まちづくりの基本目標］

①「こころ」育むまち
②「笑顔」輝くまち
③「暮らし」支えるまち
④「魅力」あふれるまち
⑤「未来」への責任

■将来のまちの構造



交通施策の概要

基本目標③「暮らし」支えるまち

●基本方針 15-1　公共交通ネットワークの構築

○概要

- 誰もがいつでも安心して移動できる交通まちづくりの実現のため、市民（地域）・事業者等・行政が連携し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を目指します。

○現況

- 自家用車への過度な依存や利用者の減少による公共交通の脆弱化が進むとともに、主要道路で交通渋滞が慢性化し、生活道路でも交通量が増加しています。

○課題

- 効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成するために、市民（地域）・事業者等・行政が連携を図りながら、さらなる公共交通の利用促進に取り組む必要があります。

施策	概要
①公共交通ネットワークの充実	路線バスやまめバス路線の再編、ICT の活用等により、移動を円滑につなぎ、また、バス交通空白地・不便地において、デマンド型交通などの新たな移動手段の確保により、地域の維持・活性化につなげます。 さらに、関係機関とも連携しながら、JR 草津駅・南草津駅周辺をはじめとする慢性的な交通渋滞の緩和や解消を行うとともに、運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実や地域でのワークショップの開催などにより、公共交通の利用促進を進め、公共交通ネットワークの充実を図ります。
②鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	公共交通の補完手段として、自転車の有効的な活用展開を図り、鉄道駅周辺における需要に対応した自転車駐車スペースを確保するとともに、放置自転車対策の強化を進め、自転車利用環境の整備を図ります。

(2)　草津市都市計画マスタープラン

概要

- **策定**　　：2022 年（令和 4 年）1 月
- **目標年次**：2040 年度（令和 22 年度）

全体構想

［都市づくりの理念］

：「市民とともに育み次世代へつなぐ利便性と豊かさのある健幸な都市草津」

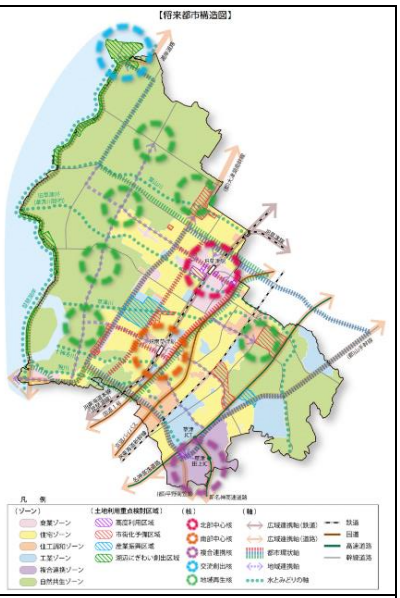
［都市づくりの目標］

目標 1 活力があふれる都市づくり
目標 2 住み続けたいと思える都市づくり
目標 3 多彩な交流と滞在が生まれる都市づくり
目標 4 安全・安心を実感して暮らせる都市づくり
目標 5 地域が主役となれる都市づくり

［将来の都市構造］

：都市形成フレーム 147,000 人

【将来都市構造図】



現状と課題

都市づくりで重視すべき課題

（3）交通体系「公共交通ネットワークの形成による交通利便性の確保」

- 本市の更なる高齢者数の増加も見据え、MaaS 等の新たなモビリティサービスを取り入れながら、多様な公共交通手段が相互に連携し、効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを形成することで、市内全域の交通利便性を確保することが必要です。

分野別の方針（公共交通関連）

1. 土地利用の方針

ア.「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を見据えた計画的な土地利用の規制・誘導による住宅や商業・工業が調和した都市の持続性と利便性の更なる向上

2. 道路・交通の方針

ア.広域幹線道路が市内を通過する立地の優位性を十分に生かした体系的な道路網の整備の推進

イ.利便性・回遊性を高めるための交通環境の整備・改善の推進

①駐車場・駐輪場の整備

・JR 草津駅・南草津駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備
・地域再生核等におけるサイクル&バスライドの環境整備等の検討
・JR 草津駅周辺の駐車場配置やあり方の検討

②駅前広場の機能強化

・まちなかの回遊性向上や公共交通の利用環境改善に向けた駅前広場の機能強化の検討

ウ.誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成の推進

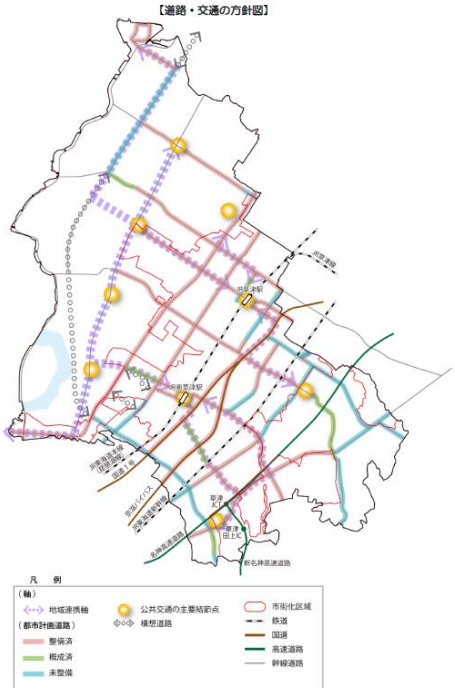
①公共交通における利便性の維持・向上

・JR 草津線の複線化の促進
・JR 草津駅・南草津駅における路線バスの乗り継ぎ利便性の強化
・路線バスやコミュニティバス（まめバス）の路線改編等の検討
・低床式車両（低床バス・ユニバーサルデザインタクシー）の導入促進

②新たな公共交通施策の検討

・バス交通空白地等におけるデマンド型交通等の移動手段の確保
・誰もが公共交通を利用しながら快適でスムーズな移動ができる環境の構築に向けた ICT の活用等の検討

【道路・交通の方針図】



(3)　草津市立地適正化計画

概要

- **策定**　　：2018 年（平成 30 年）10 月
- **計画期間**：2018 年度（平成 30 年度）から 2039 年度（令和 21 年度）年度までの 22 年間

目指す将来像等

［基本理念］

・「誰もが 歩いて快適に暮らせる ずっと続くやさしく健幸なまち・草津」

［目指す将来像］

・コンパクトにまとまった市街地に、2 つの駅を拠点として、周辺には複合施設等が立地し、にぎわいを見せている。拠点へは、市街地内を本数が多く便利な路線バスですぐに行くことができる。バス停の周辺に人々が多く居住しており、その周りには日用品を販売する商業店舗や診療所などが立地しており、地域全体で生活を支えることができる社会が構築され、誰もがいきいきと過ごしている。

［都市の骨格構造についての基本的な考え方］

・本市の市街地は南北方向に連担し、JR 草津駅と JR 南草津駅の 2 つの拠点の周辺地域に都市機能が集積しており、今後、さらに都市機能を集約することにより、集約型の都市構造の形成が図れます。また、この 2 拠点への公共交通ネットワークを充実させ、拠点へのアクセス性を高めることにより、居住区域のどこからでも都市機能の恩恵を受けることができる市街地の形成を目指します。

■将来都市構造図

区域設定

【居住誘導区域】　　約 1470.6ha（市街化区域の 76.9%）
【都市機能誘導区域】JR 草津駅周辺地区：約 195ha、JR 南草津駅周辺地区：約 55ha
【誘導施設】　　子育て支援拠点施設、図書館、文化ホール、スポーツ施設、大規模商業施設、市役所、地域交流センター

公共交通関連の施策等

■持続可能な居住環境の形成に向けた取り組み

(1)　公共交通ネットワークに関する取り組み

・立地適正化計画では、公共交通を軸に都市機能が集積した、歩いて出かけられる持続可能なまちづくりを推進するため、JR 草津駅と JR 南草津駅を中心に伸びる幹線バスを基幹的な公共交通軸とし、幹線バス、支線バスとまめバス（コミュニティバス）が有機的に連携したバスネットワークを構築するとともに、公共交通サービスの維持および向上に向けた施策を推進します。

■公共交通の方針

「JR 草津駅、JR 南草津駅の 2 つの核を起点とする基幹公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。」

・都市間移動の公共交通としては鉄道が十分に機能していることから、都市内移動の公共交通の中心であるバス交通を対象に一層利便性の高い公共交通軸の構築を目指す。
・バス需要の偏在があるなど地域毎の需要に対応しやすい基幹・支線バスへのバス路線再編を推進する。
・幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるまめバス（コミュニティバス）を幹線バスとネットワーク化する。
・公共交通軸の沿線に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、小さな拠点と拠点 2 駅が相互連携できる都市構造の実現を目指す。

■公共交通に関する目標値　（草津市のまちづくりについての市民意識調査）

	現況値	中間目標値	最終目標値
公共交通の利便性に満足している市民の割合	41.6% （2017 年）	47.0% （2028 年）	53.0% （2040 年）

（4）　草津市地域公共交通網形成計画

概要

- **策定**　　：2018 年（平成 30 年）10 月
- **計画期間**：2018 年度（平成 30 年度）から 2027 年度（令和 9 年度）までの 10 年間（計画策定時）

基本的な考え方

［基本理念］

・誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現

［基本方針］

・市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク

［目指す公共交通ネットワーク］

1.　**公共交通路線**

：基幹軸として市民の移動を分担

・都市機能誘導区域と市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を分担

・近隣市との広域移動も分担

2.　**支線交通・補完交通**

：市街化調整区域等におけるバス交通空白地の移動手段をまめバスやその他の移動手段等で分担

・路線バスでカバーできないバス交通空白地の住民の移動手段を確保

・需要が少ない地域における、その他の交通手段との連携、地域ぐるみでの取組みの支援等も含めた移動手段の確保

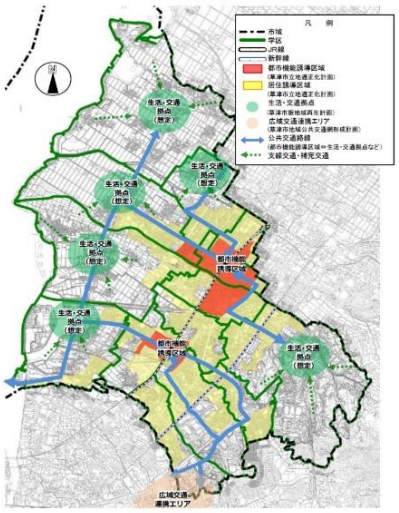


図 3-1　3 計画の連携イメージ図

施策体系

基本施策 1　多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通

施策 1　持続可能な公共交通網の形成	(1) 路線バスやコミュニティバス路線の再構築 (2) バスの路線確保に向けた支援の検討 (3) ICT の活用や自動運転技術の導入検討
施策 2　連続性のある道路環境整備	(1) 公共交通による駅へのアクセス強化 (2) 駅前ロータリーの機能性の向上 (3) 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進 (4) 自転車走行空間の整備
施策 3　鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	(1) 鉄道とバスとの乗り継ぎ強化 (2) 公共交通総合案内情報の整備 (3) 交通系 IC カードの導入検討
施策 4　鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	(1) 鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備 (2) シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開 (3) 放置自転車の削減対策

基本施策 2　まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通

施策 1　まちづくりと連携した交通ネットワークの確立	(1) サイクル＆バスライドの環境整備の推進 (2) バス交通空白地等の新たな移動手段の導入検討
施策 2　福祉分野等と連携した移動手段の充実	(1) 生活支援サービスの充実 (2) 地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進
施策 3　広域的なバス路線の充実	(1) 隣接市と連携したバス路線網の強化 (2) 大津湖南エリアの公共交通の充実

基本施策 3　自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

施策 1　モビリティ・マネジメントの推進	(1) 地域や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進 (2) 小学校等における交通環境学習の推進 (3) 公共交通に関する情報提供の充実 (4) 特徴を活かした連節バスの有効活用
施策 2　いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	(1) 公共交通のバリアフリー化の推進 (2) バス待ち環境の整備検討 (3) バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討 (4) 交通系 IC カードの導入検討 (5) 来訪者等の公共交通利用の促進
施策 3　高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり	(1) 交通安全教育の充実 (2) 高齢運転者の事故防止の促進 (3) 運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実

(5)　草津市都市交通マスタープランおよび草津市総合交通戦略

①　草津市都市交通マスタープラン

概要

- **策定**　　：2014 年（平成 26 年）4 月
- **目標年次**：2014 年度（平成 26 年度）～概ね 20 年後

基本理念・基本方針・目指すべき都市交通体系

［交通まちづくりの基本理念］

・誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくりの実現

［交通まちづくりの基本方針］

・人にやさしい交通まちづくりの実現
・環境にやさしい交通まちづくりの実現
・地域を維持･活性化する交通まちづくりの実現

［目指すべき都市交通体系］

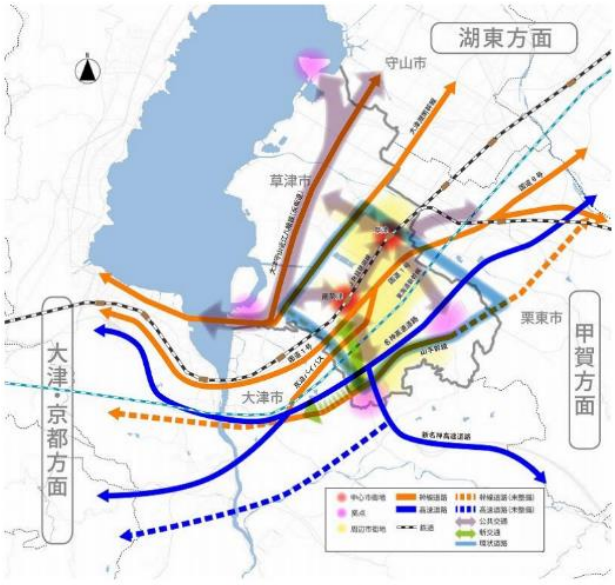


図　広域的にみた将来の都市交通体系

図　草津市内における将来の都市交通体系

施策体系

計画の観点	基本施策の方向性	交通まちづくりの基本方針		
		①人にやさしい交通まちづくりの実現	②環境にやさしい交通まちづくりの実現	③地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現
新交通システムに関する計画	新たな交通ネットワークの形成	○	○	○
バスに関する計画	バス交通サービスの確保・維持・改善	○	○	○
自動車に関する計画	道路環境の整備	○	○	
自転車・歩行者に関する計画	自転車・歩行者の利便性向上	○	○	
交通結節点に関する計画	異なる交通手段間の連携	○	○	
ソフト施策に関する計画	自動車に頼らない市民意識の醸成		○	
	安全に対する市民意識の向上	○		
草津市中心市街地活性化基本計画・草津川跡地利用基本計画との連携	中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	○	○	○

② 草津市総合交通戦略

概要	● **策定**：2014 年（平成 26 年）4 月 ● **期間**：2014 年度（平成 26 年度）～2020 年度（令和 2 年度）（計画期間終了）
基本理念・方針	**［交通まちづくりの基本理念］** ・「誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な交通まちづくりの実現」 **［交通まちづくりの基本方針］** ・「人にやさしい交通まちづくりの実現」 ・「環境にやさしい交通まちづくりの実現」 ・「地域を維持・活性化する交通まちづくりの実現」

基本施策

草津市都市交通マスタープラン（基本施策の方向性）	関係する基本方針	草津市総合交通戦略（取り組む基本施策）	対象地域：市全域	対象地域：草津駅を中心とした地域	対象地域：南草津駅を中心とした地域
新たな交通ネットワークの形成	①②③	・新交通システムの導入			
		★BRT（連節バス、PTPS 等）の導入検討			○
バス交通サービスの確保・維持・改善	①②③	・効率的なバス事業の展開			
		★各機能を共有したバス路線の一体化	○		
		★行政枠を超えたコミュニティバスの一体化	○		
		・快適なバス周辺環境の整備			
		★低床式バス車両の導入促進	○		
		★バスロケーションシステムの導入支援	○		
		★IC カードの導入促進	○		
道路環境の整備	①②	・交差点改良			
		★幅員構成、信号現示、レーン長の見直し			○
自転車・歩行者の利便性向上	①②	・歩行環境の改善			
		★歩行空間の整備		○	○
		★街灯の整備	○		
		・自転車利用環境の整備			
		★自転車走行空間の整備		○	○
		★放置自転車の撤去		○	○
		★コミュニティサイクル・レンタサイクルの整備促進	○		
		★自転車安全安心利用指導員の配置	○		
異なる交通手段の連携	①②	・鉄道駅における乗継利便性の強化			
		★公共交通案内情報の充実		○	○
		★駅前ロータリーの運用見直し			○
		★駅前ロータリーに流入する自家用車（キス＆ライド車両）の規制・誘導検討		○	○
		・バス停等へのアクセス性強化			
		★自転車駐輪場の整備（サイクル＆バスライドの推進）	○		
		★地域支え合い運送支援事業の導入	○		
自動車に頼らない市民意識の醸成	①	・徒歩、公共交通、自転車の利用促進に向けた普及			
		★モビリティ・マネジメントの実施	○		
		★イベントやワークショップ等の開催	○		
安全に対する市民意識の向上	①	・マナー教育の実施			
		★児童・生徒・学生への自転車マナー教育の実施	○		
		★企業・事業所への自転車・自動車マナー教育の実施	○		
		★自転車安全安心利用教室の開催	○		
中心市街地活性化・草津川跡地有効活用への貢献	①②③	・中心市街地の交通利便性の向上			
		★中心市街地の交通利便性の向上検討		○	
		・草津川跡地への交通利便性の向上			
		★草津川跡地へのアクセス環境の整備検討		○	

(6)　草津市版地域再生計画

概要

- **策定**　　：2018 年（平成 30 年）10 月
- **計画期間**：2018 年度（平成 30 年度）～2039 年度（令和 21 年度）22 年間
- **計画対象区域**：概ね地域の過半が市街化調整区域であり、既存の地域が存する志津、老上、老上西、山田、笠縫、笠縫東、常盤の 7 学区

基本理念・方針

［計画の基本理念］

・これからも、ずっと住みたい、住んでみたい健幸なまち

［計画の基本方針］

・施策の柱 1 生活拠点の形成
・施策の柱 2 交通環境の充実
・施策の柱 3 地域資源を活かした産業の支援

交通関連の施策

【施策の柱 2 交通環境の充実】

・“まちなか”にアクセスするほか、区域間の連携を図る基幹的公共交通軸の徒歩圏人口カバー率が低い区域では、基幹的公共交通や“まめバス”等の補完公共交通の充実（生活者のニーズに応じた路線の見直し等）を図り、区域内や区域と“まちなか”等を結ぶ利便性の高い公共交通の実現を目指します。
・また、エリアが広範囲にわたる区域では、自転車と基幹的公共交通の乗り継ぎ利便性を高める交通拠点（サイクル&バスライド）を設置します。
・このほか、比較的コンパクトな都市構造を有する草津市の特性や草津市の政策である健幸都市づくりの推進、低炭素社会の実現に向けた環境保全の観点等を踏まえ自転車等で移動しやすい環境づくりを推進します。

【各学区のまちづくりの方向性と将来ビジョン】（「交通環境の充実」のみ抜粋）

学区	将来ビジョン（交通環境の充実）
常盤学区	・バス、自転車等でのアクセス利便性を高める交通拠点の形成 ・生活者のニーズに応じた基幹的・補完公共交通の充実（路線の再編等） ・歩行者の安全性向上
笠縫東学区	・生活者のニーズに応じた基幹的・補完公共交通の充実（路線の再編等） ・歩行者・自転車交通の安全性向上や利用促進
笠縫学区	・基幹的公共交通と自転車等の乗り継ぎ利便性を高める交通拠点の形成 ・生活者のニーズに応じた基幹的公共交通の充実（路線の再編等） ・歩行者・自転車交通の安全性向上
山田学区	・バス、自転車等でのアクセス利便性を高める交通拠点の形成 ・生活者のニーズに応じた基幹的・補完公共交通の充実（路線の再編等） ・歩行者の安全性向上
老上西学区	・歩行者・自転車交通の安全性向上
老上学区	・生活者のニーズに応じた基幹的・補完公共交通の充実（路線の配置） ・歩行者・自転車交通の安全性向上
志津学区	・基幹的公共交通と自転車等の乗り継ぎ利便性を高める交通拠点の形成 ・生活者のニーズに応じた補完公共交通の充実（路線の配置）

【目標値の設定】施策の柱 2 交通環境の充実

指標	従前値（2017 年）	目標値（2040 年）
“公共交通機関の便がよい”と思う対象区域内に居住する市民の割合【市民意識調査】	33%	53%

(7)　南草津エリアまちづくり推進ビジョン（南草津ビジョン）

概要

- **策定**　　：2021 年（令和 3 年）10 月
- **目標年度**：2030 年度（令和 12 年度）
- **対象エリア**：JR 南草津駅周辺とその周辺の地域
  （志津南、矢倉、老上、老上西、玉川、南笠東学区）

将来像・基本方針

［将来像］

・あふれる活力と暮らしやすい環境が共生し、多様な交流が生まれるにぎわいのあるまち『南草津』

［目標］

・目標 1　大学・企業・地域の活力が持続的にあふれだすまち
・目標 2　誰もが豊かな環境と利便性を享受し安全・安心に住み続けられるまち
・目標 3　充実した都市空間・交通環境で多様な交流が生まれるにぎわいのあるまち

［基本方針］

基本方針 1 活力
・大学や企業等の立地集積を生かした産官学連携による魅力あるまちづくりの推進

基本方針 2 住環境
・豊かな地域資源を生かした安全で快適な住環境の形成と地域主体によるまちづくりの推進

基本方針 3 交流
・JR 南草津駅周辺やびわこ文化公園都市周辺における拠点性の強化と適切な都市機能の配置の推進

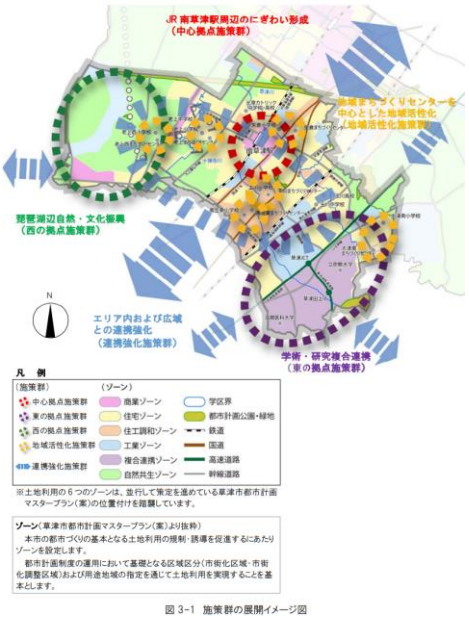


図 3-1　施策群の展開イメージ図

施策

基本方針 1 活力 大学や企業等の立地集積を生かした産官学連携による魅力あるまちづくりの推進	ア．立命館大学等の大学・企業等の地域に開かれた利活用の促進 イ．通勤・通学等の利便性向上 ウ．大学、企業等との連携による地域活動・交流の促進 エ．幹線道路沿道における産業振興に寄与する土地利用の推進 オ．市街化調整区域における土地の有効活用の検討
基本方針 2 住環境 豊かな地域資源を生かした安全で快適な住環境の形成と地域主体によるまちづくりの推進	ア．草津市立地適正化計画に基づく居住誘導と利便性の高い住環境の形成 イ．空き家の予防保全体制の構築・空き家対策の推進 ウ．特定区域における計画的な土地利用の誘導 エ．建築協定・緑地協定等による質の高い住環境の形成 オ．河川改修の促進や避難環境の向上による防災まちづくりの推進 カ．地域まちづくりセンターの更新と地域再生・防災拠点の形成 キ．歴史・文化資源の活用促進 ク．琵琶湖の資源を活用した地域振興、観光事業の推進 ケ．琵琶湖岸における親水空間の形成 コ．農業資源を生かした交流促進
基本方針 3 交流 JR 南草津駅周辺やびわこ文化公園都市周辺における拠点性の強化と適切な都市機能の配置の推進	ア．草津市立地適正化計画に基づく都市機能増進施設の立地誘導 イ．JR 南草津駅周辺における魅力ある滞留・交流空間の創出 ウ．JR 南草津駅周辺におけるウォーカブルなまちづくりの推進 エ．バリアフリー化事業の推進 オ．自転車利用環境の改善 カ．JR 南草津駅周辺におけるまちなみ形成と情報発信機能の強化 キ．草津パーキングエリア（PA）と連携したびわこ文化公園都市周辺エリアの活性化 ク．都市計画道路山手幹線の整備促進 ケ．都市計画道路の早期実現 コ．草津市地域公共交通網形成計画に基づく交通ネットワークの形成 サ．未整備公園の整備や公園等の活用促進

※表中の下線部が交通に関連性の高い施策を示す。

(8)　草津市健幸都市づくり基本方針

概要

- **策定**　　：2023 年（令和 5 年）3 月
- **計画期間**：2023 年度（令和 5 年度）から 2032 年度（令和 14 年度）までの 10 年間

基本理念・計画の体系

［計画の基本理念］

・目指せ、健幸都市くさつ！　～市民とともに歩む　健幸都市づくり～

［計画の体系］

パッケージ	キャッチフレーズ	施策の内容
みんなではぐくむ健幸づくり	1. 全世代共通の健幸づくり	(1) 栄養・食生活、(2) 歩くこと・運動、(3) 休養・こころの健康づくり、(4) 住まい、(5) たばこ・アルコール、(6) 健康診査・各種検診
	2. 世代ごとの健幸づくり	(1) 子育て世代、(2) 児童・学生世代、(3) 働き世代、(4) 高齢世代
健幸につながるまちづくり	1. 支え合いのまちづくり	(1) 地域共生社会の推進 (2) 人権が尊重される社会の推進 (3) 地域での健康づくり
	2. 行動変容につながるまちづくり	(1) コンパクト・プラス・ネットワーク (2) 産学公民連携 (3) 情報発信

［計画の目標］

●健康寿命の延伸
現状値（令和 2 年度）　男性 82.58 歳、女性 85.92 歳
→目標値（令和 14 年度）　男性 83.66 歳、女性 86.60 歳

●〈市民意識調査における〉「健幸（＝生きがいをもち、健やかで幸せであること）に暮らせている」と思う市民の割合の増加
現状値　なし　→　　目標値（令和 14 年度）　60.0％

交通関連の施策

パッケージ 2　健幸につながるまちづくり

キャッチフレーズ 2　行動変容につながるまちづくり

(1) コンパクト・プラス・ネットワーク

・生活利便性の高い住みよいまちづくりを目指す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、公共交通網で結ばれたコンパクトな都市構造を構築し、徒歩や公共交通による移動を増やします。
・新たな移動手段の確保を進め、不便地の解消に取り組むとともに、自転車の利用環境を整備し、自動車に頼らない暮らしの実現に取り組みます。
・歩きたくなるまちづくりを推進するため、JR 草津駅周辺等の重点整備地区の歩道のバリアフリー化に取り組みます。

(2) 産学公民連携

・誰もがいつでも気軽に訪れ、健康づくりを行うことのできる健康拠点の整備やその活用について、民間と連携して取り組みます。
・企業や大学と連携しながら健康分野に関する調査研究・社会実験を行い、疾病予防と介護予防等に役立てます。
・健康分野への ICT（情報通信技術）の更なる活用を図り、IoT（あらゆるモノをインターネットに接続し、情報のやりとりをすること）や AI（人工知能）等の先端技術を取り入れるなど、デジタル技術を組み合わせた健康づくりに取り組みます。

(3) 情報発信

・市民の健康に対する意識を高め、行動変容を促すため、多様な媒体を活用した広報活動を展開するなど、「健幸都市づくり」に関する情報発信を強化します。
・健幸都市とコンパクトシティ、ゼロカーボンシティは、それぞれ草津市が目指している「まち」、「ひと」の姿と共通の側面があるという認識の下で、必要な情報発信を行います。

5.　草津市地域公共交通網形成計画の検証、評価

本計画の策定前において、本市の地域公共交通は、草津市地域公共交通網形成計画に基づき、目標の達成に向けた施策を実施してきました。

ここでは、同計画について、本市の地域および地域公共交通の現状を踏まえ、検証・評価しました。

5.1　施策の推進状況

草津市地域公共交通網形成計画で定めた施策について、取組状況は以下のとおりです。

■　草津市地域公共交通網形成計画の目標

市民をはじめ、通勤・通学や観光等で本市を訪れる人も含めて、誰もが自動車に過度に頼ることなく、公共交通を利用しながら安心して歩いて暮らせるまち、快適さと賑わいを兼ね備え、健幸で暮らせる持続可能なまちを目指すため、以下の基本施策を設定しました。

基本理念	誰もがいつでも安心して移動できる持続可能で健幸な交通まちづくりの実現
基本方針	市民（地域）・交通事業者・行政が連携、協働してつくる公共交通ネットワーク
基本施策	1. 多様な移動手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通 2. まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通 3. 自家用車に過度に頼らない意識をはぐくみ、健幸で明るい未来につなぐ公共交通

表 5-1　施策の推進状況（1/3）

基本施策	施策	施策展開の考え方	事業展開スケジュール 前期	中期	後期	令和５年度実施状況	個別施策の進捗状況 取組状況の検証	評価	今後の展開	新たな視点
基本施策１ 多様な交通手段を織りなし、移動を円滑につなぐ公共交通	1-1 持続可能な公共交通網の形成	・基幹路線となる路線バスの維持を基本とし、路線バスで補うことができない部分についてはまめバス等で補完し、居住誘導区域や都市機能誘導区域を公共交通でつなぐことで、効率的で利便性が高く、持続的な公共交通網を形成します。	検討・準備	実施	継続	実施	**（1）路線バスやコミュニティバス路線の再構築** ・まめバス「商店街循環線」の一部の便を交通不便地までの運行に変更した。 ・まめバス「草津駅下笠線」の実証運行を実施したのち、利用状況等を踏まえ、本格運行に移行した。	◎	継続	・労働時間短縮への対応 ・地域の関係者の連携と協働 ・地域の輸送資源の総動員
							（2）バスの路線確保に向けた支援の検討 ・地域幹線のバス路線「近江大橋線」の維持確保のため、国および県・市で補助した。 ・新型コロナウイルス感染症や燃料費高騰等を対応するため、運行を維持する交通事業者に対して、県や市で補助をした。	○		
		・ICT を使った配車アプリ等の活用や自動運転技術により、乗務員不足による公共交通サービスの低下問題への対応を検討します。	検討・準備		実施	実施	**（3）ICT の活用や自動運転技術の導入検討** ・タクシー配車アプリとして、「GO アプリ」を活用した。 ・路線バス、まめバスにバスロケーションシステムを導入した。 ・GTFS を活用しグーグルマップで運行経路等を検索できるようにした。	○	継続	・交通 DX の推進
	1-2 連続性のある道路環境整備	・道路改良や駅前ロータリーの利用環境整備により、公共交通および自転車の利便性の向上を図ります（駅へのアクセス強化）。	検討・準備	実施		実施	**（1）公共交通による駅へのアクセス強化** ・JR 南草津駅周辺の信号機を運用変更し、東口ロータリーから国道一号に向かう交通流の円滑化を図った。	○	継続	・公共交通、一般交通のアクセス経路検討
							（2）駅前ロータリーの機能性の向上 ・JR 南草津駅周辺の交通対策について、社会実験結果を踏まえて、東西ロータリーの機能分担やバス待ち環境改善等の短期対策等について検討した。	○		
		・鉄道駅周辺のバリアフリー化を進めることで、誰もが安全・安心・快適に移動できる環境整備を行います。	実施			実施	**（3）鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進** ・草津駅前の公衆トイレのバリアフリー化工事を実施した。 ・草津駅の郵便ポストを段差のない位置に移設した。	○	継続	
							（4）自転車走行空間の整備 ・自転車の安全で安心な利用環境を創出するため、自転車ネットワーク計画に基づき、関係部署と連携し、取り組みを推進した。	○		
	1-3 鉄道駅における乗り継ぎ利便性の強化	・鉄道との乗り継ぎを考慮した路線バス等のダイヤ調整や、交通結節点である鉄道駅における公共交通の総合的な案内情報の提供等を進め、公共交通の乗り継ぎの円滑化を図ります。	検討・準備	実施	継続	検討	**（1）鉄道とバスとの乗り継ぎ強化** ・まめバスの路線再編の際に、鉄道の運行ダイヤに合わせたダイヤ設定を行った。	△	継続	・交通 DX の推進
						実施	**（2）公共交通総合案内情報の整備** ・草津市観光案内所（JR 草津駅改札前）にて観光ボランティアガイドが常駐し、来訪者へ交通情報および観光情報を提供した。 ・デジタルサイネージを活用し、公共交通の時刻表等の案内情報を発信した。	○		
			実施・継続			実施	**（3）交通系 IC カードの導入検討** ・一部の路線バスで交通系 IC カードを導入した。 ・コミュニティバスに交通系 IC カードを導入する方針が決定した。	△	継続	・交通 DX の推進 ・地域の関係者の連携と協働
	1-4 鉄道駅周辺での自転車利用環境の整備	・駐輪場不足や放置自転車対策、また公共交通の補強手段として、自転車の有効的な活用展開を図ります。 ・民間の協力も得ながら、鉄道駅周辺における需要に対応した自転車駐車スペースを確保し、放置自転車対策を強化します。	検討・準備・実施			実施	**（1）鉄道駅周辺での自転車駐車スペースの環境整備** ・新たに草津駅周辺に自転車駐車場を２箇所整備し、既設自転車駐車場にラックを設置し、自転車の利用環境を整備した。	○	継続	
			検討・準備	実施	継続	検討	**（2）シェアサイクル・レンタサイクル事業の展開** ・JR 南草津駅周辺については、市内の大規模事業所や立命館大学にシェアサイクル・レンタサイクルの需要調査を実施し、通勤等におけるニーズが低く費用対効果が見込めないことが判明した。 ・JR 草津駅周辺については、草津駅西口自転車駐車場の建替時にシェアサイクルのサイクルポート設置の導入を検討した。	△		
			実施・継続			実施・継続	**（3）放置自転車の削減対策** ・JR 草津駅および JR 南草津駅周辺における自転車等放置禁止区域において、放置自転車等の撤去を実施した。	○		

評価：◎：期待を超える成果があった、○：計画通り実施した、△：取り組みを実施しているが課題が残る／今後実施予定であった

表 5-2　施策の推進状況（2/3）

基本施策	施策	施策展開の考え方	事業展開スケジュール 前期　中期　前期	令和５年度実施状況	個別施策の進捗状況 取組状況の検証	評価	今後の展開	新たな視点
基本施策２　まちに愛着と誇りを抱き、地域の維持・活性化につなぐ公共交通	2-1 まちづくりと連携した交通ネットワークの確立	・路線バスやタクシー、自転車等の連携による、生活拠点や交通拠点へのアクセス向上を図るための取組みを進めます。	検討・準備　実施	検討	**（1）サイクル＆バスライドの環境整備の推進** ・まちづくセンター等におけるサイクル＆バスライドの整備手法等について検討した。	△	**継続**	・地域の関係者の連携と協働の促進
			検討・準備・実施	実施	**（2）バス交通不便地等の新たな移動手段の導入検討** ・新たな公共交通であるデマンド型乗り合いタクシー「まめタク」の新規運行を開始した（7 路線）。 ・まめバス「商店街循環線」の一部の便を交通不便地までの運行に変更した。（再掲） ・まめバス「草津駅下笠線」の実証運行を実施したのち、利用状況等を踏まえ、本格運行に移行した。（再掲） ・交通不便地解消に向けて住民参加型のワークショップ等を実施し、令和 6 年度から山田、笠縫東、常盤学区において、まめバスの再編とまめタクの新規運行が決定した。	◎		
	2-2 福祉分野等と連携した移動手段の充実	・高齢者や障害者など、誰もが暮らしやすく、また、自由に移動できる機会の実現に向け、交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有を図りながら、公共交通の充実とともに、福祉分野での移動支援サービス等の充実を進めます。	実施・継続	実施・継続	**（1）生活支援サービスの充実** ・市内 3 事業者が福祉有償運送事業を実施した。	○	**継続**	・地域の関係者の連携と協働の促進
					（2）地域の主体的な助け合いの環境づくりの推進 ・市社会福祉協議会を通して、日常生活に支援が必要で移動が困難な人を対象とした住民主体による地域支え合い運送の取組支援を実施した。 ・学区の社会福祉協議会やまちづくり協議会が主体となり、志津南、山田、老上、老上西、南笠東学区で継続的に実施した。	○		
	2-3 広域的なバス路線の充実	・隣接市とともに、市域をまたぐ広域的なバス路線網の充実を図る取組みを検討します。 ・新たな施設整備が進み、地域拠点としての役割が高まるびわこ文化公園都市へのアクセスの強化を図ります。	実施・継続	実施・継続	**（1）隣接市と連携したバス路線網の強化** ・「草津市地域公共交通網形成計画」の基本施策に基づき、くるっとバスの運行を維持した。	○	**継続**	
			検討	検討	**（2）大津湖南エリアの公共交通の充実** ・大津湖南エリア地域公共交通活性化協議会を開催し、公共交通の充実につながる議論を行った。	○		

評価：◎：期待を超える成果があった、○：計画通り実施した、△：取り組みを実施しているが課題が残る／今後実施予定であった

表 5-3　施策の推進状況（3/3）

基本施策	施策	施策展開の考え方	事業展開スケジュール 前期　前期　前期	令和５年度実施状況	個別施策の進捗状況 取組状況の検証	評価	今後の展開	新たな視点
基本施策３ 自家用車に過度に頼らない意識を育み、健幸で明るい未来につなぐ公共交通	3-1 モビリティ・マネジメントの推進	・自家用車の利用から公共交通機関への利用転換の啓発を図る取組みを進めます。	実施・継続	実施・継続	**(1) 地域や事業所等でのモビリティ・マネジメントの推進** ・志津学区で地元説明会を実施し、「まめタク」等の公共交通の利用促進を図った。	△	**継続**	・地域の関係者の連携と協働の促進
					(2) 小学校等における交通環境学習の推進 ・市内の小学校において、行政や交通事業者等と連携し、バスや電車の乗り方教室を開催した。	○		
			実施・継続	実施	**(3) 公共交通に関する情報提供の充実** ・「まめバス」や「まめタク」では、地域の商業施設と「買い物サービス業務提携」を締結し、公共交通を利用して買い物をされた際に、商業施設から回数券を受け取れる制度を導入した。	◎		
			実施・継続（一部検討）	実施・継続	**(4) 特徴を活かした連節バスの有効活用** ・連節バス「JOINT LINER」の運行および連節バスグッズの販売を継続した。	○		
	3-2 いつでも誰もが利用しやすい公共交通環境の整備	・バリアフリー対応車両の導入強化や、スマートフォンアプリ等の情報ツールを活用したバスロケーションシステムの導入、交通系 IC カードの普及に向けた取組み等を進め、市民や来訪者など誰もが利用しやすい公共交通の利用環境を整備します。	実施　実施	実施	**(1) 公共交通のバリアフリー化の推進** ・高齢者や障害のある方が公共交通を安心して利用できるよう、ノンステップバスやリフト付きバスを導入した。	○	**継続**	
			検討・準備　実施	検討	**(2) バス待ち環境の整備検討** ・「南草津駅周辺交通対策検討会」において、バス待ち環境の改善について検討した。	○		
				実施	**(3) バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討　【一部再掲】** ・路線バス、まめバスにバスロケーションシステムを導入した。GTFS を活用しグーグルマップで運行経路等を検索できるようにした。タクシー配車アプリとして、「GO アプリ」を導入した。	○		・交通 DX の推進
					(4) 交通系 IC カードの導入検討 ・一部の路線バス等で交通系 IC カードを導入した。（再掲）	△		
					(5) 来訪者等の公共交通利用の促進 ・草津市観光物産協会にて作成している観光パンフレットに公共交通機関の情報を掲載した。	○		・地域の関係者の連携と協働の促進
	3-3 高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり	・交通安全意識を高める機会を提供するとともに、運転に不安を持つ高齢者の運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行います。	実施・継続	実施・継続	**(1) 交通安全教室の充実** ・交通安全指導員「わかばチーム」により、幼児や児童または高齢者を対象とした交通安全教室を開催した。 ・新型コロナウイルス感染拡大防止対策を行い、交通安全シニアカレッジを開催した。 ・老人会を中心とした高齢者の会合の場において交通安全教室を実施した。	○	**継続**	
			実施・継続		**(2) 高齢運転者の事故防止の促進** ・「3 方よし運転」の広報、周知を行い、自身に見合った運転意識付けを行った。	○		
			実施・継続		**(3) 運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実** ・運転免許証自主返納者への運賃割引を実施した。 ・自主返納高齢者支援制度を実施した。	○		

評価：◎：期待を超える成果があった、○：計画通り実施した、△：取り組みを実施しているが課題が残る／今後実施予定

5.2　目標値の達成状況

5.1 で示した施策の推進等による目標値の達成状況は以下のとおりです。

このように前計画に基づくまめバス、まめタクなどの補完運行の充実などの取り組みにより、市全域での利便性向上等の一定の効果を得たものがあるものの、社会情勢の変化や高齢化の進展等に対応するため、前計画で設定した 6 つの課題（バス交通の空白地・不便地の存在、地域公共交通の情報提供が不足、慢性的な交通渋滞によるバスの定時性・速達性の低下、バリアフリー化の整備促進、駅周辺の自転車駐輪場の確保、過度な自動車依存意識からの脱却）については、本計画においても継続して取り組むべき課題として設定します。

数値指標①　公共交通の利便性に満足している市民の割合

目標値　2027 年（令和 9 年）：47.0%以上

達成状況　2017 年（平成 29 年）：41.6%⇒2022 年（令和 4 年）：45.9%

取組状況　JR 南草津駅への特急列車の停車、タクシーの配車アプリやキャッシュレス決済の充実、地域公共交通の運行路線数の増加等により、市内全域の地域公共交通の充実が図れた。

数値指標②　公共交通の運行路線数

目標値　2027 年（令和 9 年）：48 路線以上

達成状況　2017 年（平成 29 年）：48 路線⇒2022 年（令和 4 年）：53 路線

取組状況　まめバス「草津駅下笠線」の新規運行、新たな地域公共交通としてデマンド型乗合タクシー「まめタク」の導入により、市内の運行路線数が増加し、交通不便地の解消、住民等の移動手段を確保が図れた。

数値指標③　運転免許証保有率

目標値　2027 年（令和 9 年）：66.6%以下

達成状況　2017 年（平成 29 年）：66.6%　⇒　2022 年（令和 4 年）：66.5%

取組状況　滋賀県警察本部を中心に交通事業者、商業施設、行政等が連携し、運転免許証自主返納サービスの充実により、高齢者の運転免許証の返納が図れた。

表 5-4　目標値の達成状況

目標	数値指標	数値									
		策定時 2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2027 目標
多様な交通手段の連携や、街中での交通環境整備を進めながら、公共交通の利便性の向上を目指します	①公共交通の利便性に満足している市民の割合 ※1	41.6%	44.8%	42.1%	46.4%	47.2%	45.9%	－	－	－	47.0%以上
誰もが愛着のある草津市に末永く暮らしていくために、公共交通サービス水準の維持向上を目指します	②公共交通の運行路線数 ※2	48 路線					53 路線				48 路線以上
健幸で人や環境にもやさしい生活形成を推進していくため、自家用車に過度に頼らない意識の向上を目指します	③運転免許証保有率 ※3	66.6%	66.6%	66.3%	66.9%	67.3%	66.5%	－	－	－	66.6%以下

※1 草津市のまちづくりについての市民意識調査結果

※2 草津市内を定路線で運行する公共交通の運行路線数

※3 草津市の運転免許保有者数（滋賀県警察本部交通部「滋賀の交通」）/草津市の住民基本台帳人口（草津市ホームページ）

5.3　草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加すべき視点

これまでに整理した本市の地域公共交通を取り巻く環境や市民の移動実態とニーズを踏まえると、草津市地域公共交通網形成計画策定以降の主な社会情勢の変化としては、地域公共交通および担い手の維持・確保、移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上、地域公共交通の維持に向けた需要創出、外出に困難を有する人の移動支援が挙げられます。前計画で抽出した課題にこれらの新しい視点を加えながら施策を進めていくことが必要となっています。

前計画で設定し、継続して取り組むべき課題

①　交通不便地の解消

- まめバス「草津駅下笠線」の新規運行、新たな地域公共交通としてデマンド型交通「まめタク」の導入により、市内の運行路線数が増加し、交通不便地の解消、住民等の移動手段を確保が図れました。
- 一方で、今後の路線バスやまめバスの路線の再編においても、交通不便地が解消されるように取り組みが必要です。

②　適切な地域公共交通の情報提供による連携強化

- 近江鉄道バスロケーションシステム、バスキタ！帝産の各社の「バスロケーションシステム」が導入されました。
- しかしながら、市民アンケート調査では、**年齢層を問わず「バスの利用に関するわかりやすい情報発信の実施」を必要な取り組みとして回答**されており、今後の地域公共交通の利用促進に向けて、JR と路線バス、バスとコミュニティバス等の公共交通機関同士の連携が不十分な状況です（乗り継ぎ、IC 化、情報提供等）。

③　慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上

- 南草津駅周辺の信号機の運用変更により、東口ロータリーから国道一号に向かう交通流の円滑化を図ったものの、依然として路線バスの運行が多い国道 1 号、草津守山線などで**慢性的な渋滞が発生**し、バスの定時性・速達性が損なわれています。

④　バリアフリー化の整備促進

- 運行する車両の劣化状況等を確認しつつ、低床式バス車両の導入は進められているものの、充足しているとはいえない状況となっています。

⑤　駅周辺の自転車駐輪場の確保

- JR 草津駅西口周辺の駐輪場利用に係る需要調査を含めた草津駅西口自転車駐車場建替工事実施設計や草津駅西口第 5 自転車駐車場の整備を実施し、運用を開始しました。
- 今後、引き続き駐車需要に対する需給状況をモニタリングする必要があります。

⑥　過度な自動車依存意識からの脱却

- 地域公共交通に関する情報提供や運転免許証自主返納者への運賃割引など、滋賀県警察本部を中心に交通事業者、商業施設、行政等が連携し、運転免許証自主返納サービスの充実により、高齢者の運転免許証の返納が図れましたが、市全体でみたときの運転免許証保有率は大きく減少しておらず、依然として自動車中心の移動がなされています。

前計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加すべき視点

⑦　地域公共交通および担い手の維持・確保

- バス運転者の高齢化に加え、その労働時間にも制約がかかることになる**労働時間改善基準改訂（2024 年（令和 6 年）4 月から適用）により、路線バスおよびまめバスの路線の再編（走行区間の短縮、早朝・夜間の時間帯での減便等）が急務**となっています。
- 少子高齢化や施設設備・車両の老朽化、コロナ禍や燃料高騰等の悪条件が重なり、収入減および運行経費増加により、**本市から地域公共交通への補助金額が増加傾向**にあります。

⑧　移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上

- 高齢化が進展するなか、高齢者の免許保有率が高まりつつあります。一方で、75 歳以上になると運転免許を自主返納する人も増え、自動車運転免許の非保有者が半数近くを占めるなど、高齢者のなかでも**自動車利用環境および移動ニーズが多様化**しています。
- 75 歳以上を中心に、主に日常の買い物などで、利用しやすい移動手段がなく外出に困る人が多い傾向にあります。
- **高齢になるほど、まめタクのような自宅周辺に停車するような取り組みが求められる傾向**にあり、「自宅周辺やバスが走っていない地域へのデマンド型乗合タクシー（まめタク）の利用拡大」等を利便性向上のために必要と回答する人が多くなっています。

- 常盤地域のバロー草津下物店や老上地域のトライアル草津矢橋店、ルビットパーク南草津など、**市西部に商業施設が新規に多数開店**しており、日常の買い物先も多様化しています（エイスクエアは市内全域から集客。各地域から最寄りのフレンドマートやバローなどのスーパーマーケットで買い物がなされている）。
- **まめバス利用者の約 4 割は「利用したい時間にバスが運行されていない」等の理由により片道しかバスを利用していません（需要と供給の不一致）**。
- デマンド型交通のまめタクを導入したが、本格運行への移行基準を達成しているものの、その認知度は高くありません（**市民の 8 割以上がまめタクを認知していない**）。

⑨　地域公共交通の新たな需要創出

- 通勤・通学では鉄道を利用する人が 3 割以上を占め、日常の買い物等と比べて地域公共交通の利用割合が大きい。市外・県外へは主に鉄道や路線バス、市内・近隣市町村へは自家用車（自分で運転）や自転車が主に利用されています。
- しかしながら、地域公共交通利用者がコロナの影響等により大きく減少し、コロナ禍前まで回復していないなか、**路線バスの主たる客層のひとつである通学者自体が近年減少傾向**にあります。
- **65 歳未満の層では、交通 IC カードの導入やバス利用に関する情報発信などが利便性向上に必要**と回答しています。
- **高齢者は新型コロナウイルス感染症の影響で外出頻度が減った**人が多く、地域公共交通の利用促進に向けては、特に高齢者の外出機会の創出も重要となります。
- **南草津プリムタウン土地区画整理事業として新たな居住地域の形成**が進んでいるが、移動ニーズの把握や地域公共交通に関する情報提供などが実施できていません。

⑩　外出しづらい交通弱者の移動支援

- 外出に際して介助が必要な人は 85 歳以上が多く（約 3 割）、次いで、75 歳以上等で多い。これらの **85 歳以上を中心とした介助が必要な方の約 4 割は、利用しやすい移動手段がなくて外出に困ることがある（主に通院等）**状況となっています。
- **淡海医療センター等の病院送迎バスは通院を支える交通手段のひとつ**になっています。
- 2009 年（平成 21 年）より福祉有償運送の取り組みがなされているが、2012 年（平成 24 年）以降新たな事業者は参入しておらず、生活支援サービスの拡充がなされている状況とはなっていません。

6.　本市における地域公共交通の課題

前計画の検証、評価結果に加え、社会情勢の変化（地域・移動・地域公共交通の現状）や市民の移動ニーズ等を踏まえ、地域公共交通を形成する上での課題を整理します。

現　状

人口	・人口増加がしばらくは進むが、一部地域では人口減少と高齢化が進行 ・大学や大規模事業所の立地で、流入人口が年々増加。ただし、**ここ 5 年間は通学者をはじめ減少傾向** ・**高齢者はコロナ禍で外出頻度が減った人が多い** ・**85 歳以上は外出に介助が必要な人が多く、通院等で交通手段がない人が約 4 割**
まちの構造	・市街地の拡大や郊外型商業施設の増加、自家用車利用の増加で中心市街地の求心力が低下。**JR 南草津駅周辺に新たな居住地域が形成（南草津プリムタウン）** ・集客力のある商業施設や文化施設、医療施設が郊外部に点在。**本市の西部地域に商業施設が新規に多数開店**
交通	・JR 草津駅・JR 南草津駅を起終点に放射状のバス路線網を構築 ・路線バスの利用者数はコロナの影響等で減少傾向にあり、路線廃止や減便が発生。**コロナ禍で大きく減少し、現状でもコロナ禍前の約 9 割までしか回復していない** ・**運転者の高齢化や不足、労働時間改善基準改訂により、まめバス等の現状の運行内容での継続が困難** ・まめバス利用の約 4 割が片道利用 ・**デマンド型交通まめタクの本格運行開始（現状ではまめタクの認知度は低い）** ・**コロナ禍や燃料高騰等が重なり、本市から地域公共交通への補助金額が増加傾向** ・**淡海医療センター等の病院送迎バスは通院を支える交通手段のひとつ** ・自家用車利用の増加で、主要道路等で慢性的な渋滞が発生 ・高齢者の運転免許保有率が増加し、高齢者が関係する交通事故が多い。**75 歳以上になると運転免許の自主返納者が増え、非保有者が半数近くを占める** ・地域公共交通や道路のバリアフリー化が不十分 ・自転車利用への需要は高いが、駅周辺の自転車駐車スペースが不足 ・地域公共交通の乗り継ぎ連絡や情報案内が不足

課　題

①交通不便地の解消
②適切な地域公共交通の情報提供による連携強化
③慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上
④バリアフリー化の整備促進
⑤駅周辺の自転車駐輪場の確保
⑥過度な自動車依存意識からの脱却
⑦**地域公共交通および担い手の維持・確保**
⑧**移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上**
⑨**地域公共交通の新たな需要創出**
⑩**外出しづらい交通弱者の移動支援**

※**強調太字**：草津市地域公共交通網形成計画策定以降の社会情勢の変化等を踏まえ新たに追加した視点

7.　地域公共交通に係る基本方針と目標

7.1　計画の基本理念

第 6 次草津市総合計画では、市の将来ビジョンである「ひと・まち・ときをつなぐ　絆をつむぐ　ふるさと　健幸創造都市　草津」を市民とともに実現するための「まちづくりの基本目標」のひとつに「暮らし」を支えるまちを掲げています。

快適で住みよいまちづくりを進めることで、将来にわたり、「暮らし」を支えるまちにするため、本計画では、上位計画である草津市都市交通マスタープランの基本理念を踏襲して以下の通り設定し、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図っていくことを目指します。

《計画の基本理念》

誰もがいつでも安心して移動できる 持続可能で健幸な交通まちづくりの実現

7.2　計画の基本方針

7.1 で設定した基本理念のもと、本市における地域公共交通の課題解決に向け、以下の 3 つの基本方針を設定し、市民（地域）、民間・交通事業者、行政が連携、協働（共創）により、効率的かつ効果的な利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

本市の地域公共交通の課題

- 適切な地域公共交通の情報提供による連携強化
- 慢性的な交通渋滞解消によるバスの定時性・速達性の向上
- バリアフリー化の整備促進
- 駅周辺の自転車駐輪場の確保
- 地域公共交通および担い手の維持・確保
- 移動ニーズに応じた運行改善・利便性向上

計画の基本方針

基本方針 1　**利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**

【前計画の基本施策 1 に対応】

●多様な交通手段の役割を明確にし、連携を図ることで、効率的な地域公共交通ネットワークを形成し、持続的に維持・確保を目指します。

●地域公共交通サービスの改善・充実や誰もが利用しやすい地域公共交通環境整備など、地域公共交通の利便性向上を通じて、市民が日常生活や余暇活動で快適でスムーズに移動できる環境構築を目指します。

- 交通不便地の解消
- 外出しづらい交通弱者の移動支援

基本方針 2　**多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）**

【前計画の基本施策 2 に対応】

●地域公共交通だけでなく、自転車やその他の移動支援サービス等、地域の多様な輸送資源を総動員し、生活拠点内の医療施設や商業施設、文化拠点などへの日常生活を支える移動手段の確保を目指します。

- 過度な自動車依存意識からの脱却
- 地域公共交通の新たな需要創出

基本方針 3　**地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間・交通事業者、行政の連携）**

【前計画の基本施策 3 に対応】

●市民、民間・交通事業者、行政が連携し、利用促進・付加価値の提供あるいは新たな収益モデルの構築など、地域公共交通を支える体制・仕組みづくりを目指します。

7.3　地域公共交通の将来ネットワーク

(1)　現在の地域公共交通ネットワーク

基幹交通である JR が広域の大量輸送を担い、バス路線は JR 草津駅、JR 南草津駅を起終点として放射状にネットワークを形成し、市内の日常生活での移動を担っています。

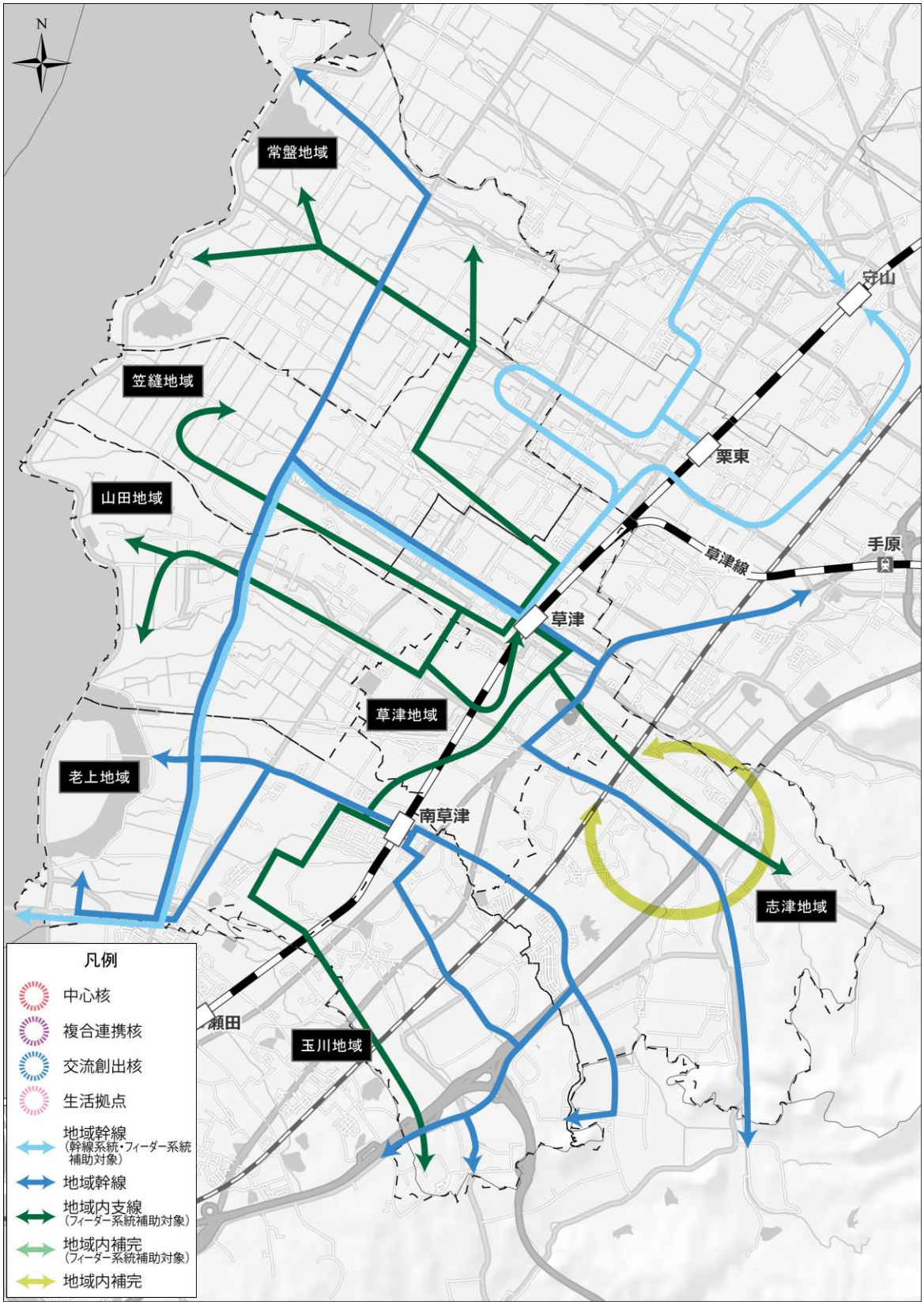
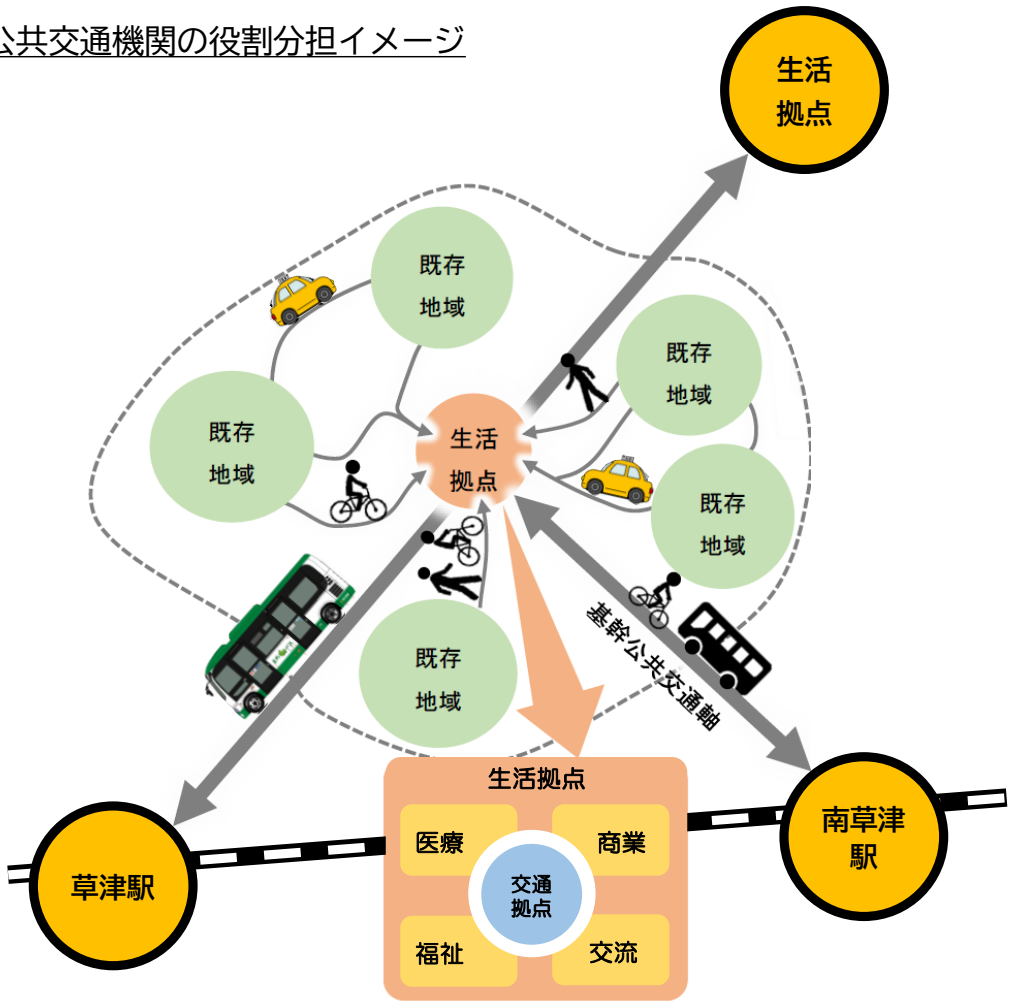


図 7-1　現在の地域公共交通ネットワーク

(2)　将来の地域公共交通ネットワーク

基本理念に基づき、誰もがいつでも安心して移動できる持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、生活拠点を中心に民間路線バスとまめバス、まめタク等の公共交通機関の役割分担の明確化を行うことにより、効率的で利便性が高く、運転者不足・労働時間改善基準改訂等がなされるなかでも持続的な地域公共交通ネットワークを形成します。



＜**基幹交通**：民間路線バス＞市内の生活・交通拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を担う

＜**支線交通**：コミュニティバス＞路線バスでカバーできない交通不便地の移動手段を確保

＜**補完交通**：デマンド型乗合タクシー＞需要が少ない地域における、その他の交通手段との連携、地域ぐるみでの取組みの支援等も含めた移動手段の確保

＜**面的交通**：一般タクシー＞幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える

＜**そ の 他**：福 祉 交 通 等＞各種施設利用者の地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段として、医療機関等の各種施設への移動手段を確保

また、高齢者・障害者など、地域公共交通や自家用車等での移動が難しく、日常生活支援が必要な人の移動手段を確保

図 7-2　公共交通機関の役割分担の明確化イメージ

各公共交通機関の位置づけ、役割分担は以下の通り設定します。

位置づけ		形態	路線等	役割	確保･維持の方針
地域公共交通	広域幹線	鉄道	・JR　琵琶湖線 ・JR　草津線	地域公共交通ネットワークの骨格であり、大量輸送性、速達性、定時性を有する交通により他府県にまたがる広域的な移動を支える。	鉄道駅を拠点とした取組と合わせ、持続可能な運行を目指す。
	地域幹線	路線バス コミュニティバス 水色	・近江鉄道　近江大橋線 ・まめバス　草津駅医大線	地域公共交通ネットワークの第２の骨格を形成する路線であり、JR 草津駅および JR 南草津駅を発着地として、市内の生活拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、近隣市との広域移動や通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を支える。	**地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用**し、持続可能な運行を目指す。
			・草津・栗東・守山 くるっとバス		**地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用**し、持続可能な運行を目指す。
		路線バス 青色	・帝産湖南交通 ・滋賀バス ・近江鉄道　近江大橋線以外の路線		交通事業者、県、隣接市との連携強化を図り、持続可能な運行を目指す。
	地域内支線・補完	コミュニティバス 深緑色	・まめバス　草津駅医大線以外の路線	JR 草津駅および JR 南草津駅を発着地とする支線であり、路線バスでカバーできない交通不便地における住民生活に係る移動を中心に支える。	**地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用**し、持続可能な運行を目指す。 ニーズに応じた路線の見直し・再編より、財源の効率化を目指す。
		乗合タクシー 緑色	・まめタク　補助対象地域間幹線バス系統と接続する路線	本市内の生活拠点と既存地域および域内の主要施設を循環する支線であり、需要が少ない地域等における住民生活に係る移動を中心に支える。	**地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用**し、持続可能な運行を目指す。
		乗合タクシー 黄緑色	・まめタク　その他の路線		地域ぐるみの取組みの支援等も含めて路線の維持・活性化を目指す。
	面的交通	一般 タクシー	・近江タクシー ・桜タクシー ・滋賀エムケイ ・滋賀タクシー ・滋賀第一交通 ・滋賀ヤサカ自動車 ・帝産タクシー滋賀	幹線・支線で支えることのできない地域の移動を面的に支える。	鉄道駅や市内主要施設を中心に持続可能な運行を目指す。
その他	補助的交通	地域の輸送資源	・病院送迎バス ・企業送迎バス	地域公共交通と連携又はこれを補完する交通手段として、医療機関等の各種施設利用者の移動を支える。	既存バス路線との輻輳を避けつつ、効率的な運用を目指す。
		地域主導の地域公共交通	・地域支え合い運送支援事業	高齢者・障害者など、社会とのつながりが希薄化している人や日常生活支援が必要な人の移動を支える。	地域の住民どうしが支え合う活動（地域主導）として、市が支援しつつ持続可能な運行を目指す。
	福祉交通	福祉交通	・福祉有償運送 ・介護タクシー　等	身体的条件等により、地域公共交通や自家用車等での移動が難しい方の移動を支える。	事業所と連携し、補助等実施することにより、持続可能な運行を目指す。

地域公共交通の形態別の位置づけ、役割分担をもとに、本市の地域公共交通の将来ネットワークは以下の通りとします。ネットワークの骨格構造は現状を踏襲しつつ、中心核（都市機能誘導区域）と生活拠点を持続可能な地域公共交通網で結ぶとともに、生活拠点内の移動手段を確保します。なお、生活拠点は「草津市版地域再生計画」と整合を図っています。

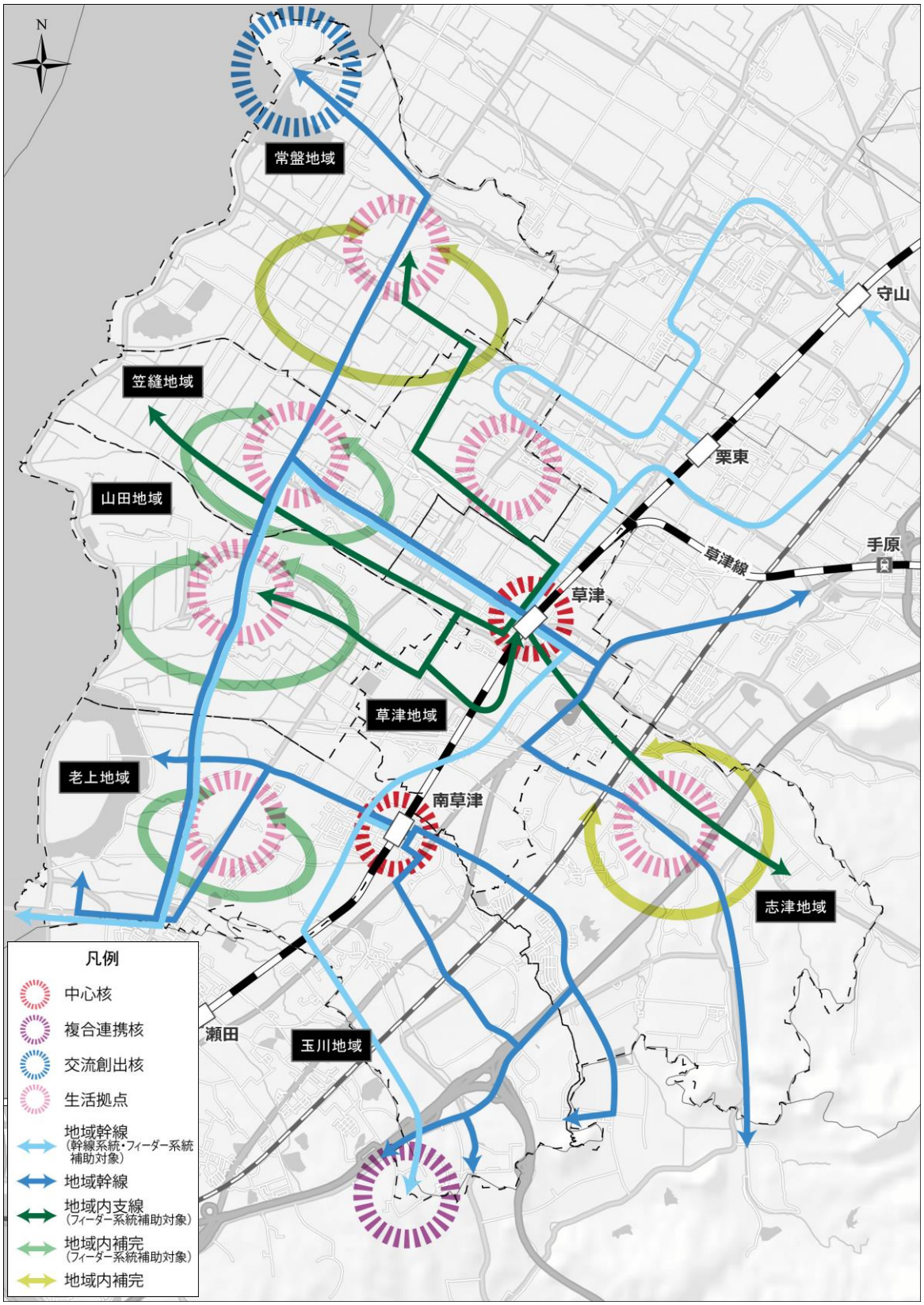


図 7-3　将来の地域公共交通ネットワーク

7.4　地域公共交通計画の目標

本市における地域公共交通の課題を解決し、計画の基本理念および基本方針の達成状況を確認するため、計画の目標、評価指標および数値目標を基本方針ごとに設定しました。

基本方針 1	利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成		
個別目標		現状値 2023 年（令和 5 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標①	地域公共交通の利便性に満足している市民の割合※1	45.9（%）	55.4（%）
	考え方：利便性の高い地域公共交通を構築することで、市民の地域公共交通に対する満足度の向上を目指します。前計画策定以降の 5 年間で満足している市民の割合は 4.3 ポイント増加しており、今後も引き続き増加を目指します（増加割合は同程度と設定）。 ※1 地域公共交通の利便性に満足している市民の割合は市民アンケートで算出		
目標②	地域公共交通に対する市の財政負担額（現状維持）	90,769（千円/年）	90,769（千円/年）以下 ※2
	考え方：人件費・燃料費が高騰するなか、運行の効率化を図りつつネットワークを維持することを考慮し、バス路線維持に係る市の財政負担総額の 2023 年（令和 5 年度予算額）の水準維持を目指します。 ※2 社会情勢の変化に伴って、運行費用が増大する場合は目標値を検討のうえ、再設定する。		
目標③	幹線系統・フィーダー系統補助路線の収支差（現状維持）※3	108,552（千円/年）	108,552（千円/年）以下
	考え方：運行の効率化等を通じ、運行経費の縮減や収益増加を図ることで 2023 年（令和 5 年度予算額）水準の収支差からの改善を目指します。 ※3 市が補助対象とする幹線系統・フィーダー系統補助路線（近江大橋線、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタクの合計）の収支差		

基本方針 2	多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）			
個別目標			現状値 2022 年（令和 4 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標④	地域公共交通カバー率（人口）		94.9（%）	94.9（%）以上
	考え方：地域公共交通カバー率は現状で約 94.9%と高く、今後、運行の効率化を図るなかでも日常生活を支える地域公共交通の現状維持を目指します。			
目標⑤	福祉分野等と連携した移動サービスの事業者数	福祉有償運送の登録事業者数	3（事業者）	3（事業者）以上
		地域支え合い運送事業実施団体数	4（団体）	6（団体）以上
		地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数	0（事業者）	1（事業者）以上
	考え方：福祉分野等の地域の多様な輸送資源を総動員した移動手段の充実に向けて、福祉有償運送の登録事業者数、地域支え合い運送事業実施団体数、地域公共交通と一体となったサービスを実施した事業者数の増加を目指します。			
目標⑥	公共交通機関等の乗り継ぎ拠点数		7（箇所）	35（箇所）以上
	考え方：利用目的に応じて公共交通機関等を利用できるように公共交通機関の乗り継ぎ拠点の増加を目指します。 なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計 5 地域への拡大を図ること見据え、各地域における乗り継ぎ拠点数として志津地域と同程度を目指します。 ・路線バス、まめバス、草津・栗東・守山くるっとバス、まめタク、病院・公的機関等の送迎バスなど複数の移動サービスを乗り継ぐことのできる拠点の数 ・まめバス・草津・栗東・守山くるっとバス⇔路線バスの乗り継ぎ拠点 3 （草津駅西口、草津駅東口、南草津駅西口） ・まめタク⇔路線バス・まめバス・草津・栗東・守山くるっとバス乗り継ぎ拠点 4 （追分口、志津小前、馬場、スターグリーンヒル店）			

基本方針 3	地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間・交通事業者、行政の連携）			
個別目標			現状値 2022 年（令和 4 年）	目標値 2033 年（令和 15 年度）
目標⑦	地域公共交通の利用者数	鉄道	48.3（千人/日）	60.0（千人/日）以上
		路線バス	822.5（万人/年）	870.6（万人/年）以上
		まめバス等	13.5（万人/年）	14.6（万人/年）以上
		まめタク	0.1（万人/年）	0.6（万人/年）以上
	考え方：地域公共交通の利用促進を図り、利用者数の増加を目指します（2019 年（令和元年）の水準）。 なお、まめタクは現行の志津地域での運行から将来的には計 5 地域への拡大を図ること見据え、各地域における利用者数として志津地域と同程度を目指します。 鉄道：JR 草津駅、JR 南草津駅計の乗車人数、路線バス：帝産湖南交通、近江鉄道大津営業所の利用者数で算出			
目標⑧	運転免許自主返納率（65 歳以上）		2.3（%）	4.3（%）以上
	考え方：自家用車に過度に頼ることなく、地域公共交通は自分たちで守り育てる意識を醸成し、運転免許自主返納率の向上を目指します。 前計画策定以降の 5 年間で毎年の免許返納者数は平均すると約 27 人/年ずつ増加しており、今後も引き続き増加を目指します（増加割合は同程度と設定）			
目標⑨	地域・関係機関等との意見交換会の実施回数		5（回）	10（回）以上
	考え方：地域公共交通を支える体制・仕組みづくりに向け、地域や関係機関等との連携施策を検討する意見交換の場を増加させ、各地域・交通事業者と 1 回以上/年を目指します。 地域　計 5 回（まめタク拡大予定の 5 地域）、 交通事業者　計 5 回（鉄道・バス・タクシー事業者）			

8.　基本方針および目標の実現に向けた事業や取組

前章で掲げた目標の達成に向け、基本方針に基づき、施策メニューを定めました。計画期間内で推進するそれぞれの施策メニューの具体的な取組例、実施主体およびスケジュールについては、以降に記載しています。

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応
施策①	持続可能な地域公共交通ネットワークの形成	（1）地域公共交通ネットワークの再構築	● 役割分担を明確化した路線の再編	**見直し**
			● 既存の地域公共交通の路線の維持・確保	**新規**
			● 地域のニーズに対応したまめバス、まめタクの継続的な見直し	**新規**
			● 駅周辺等への都市機能の集約と地域公共交通の連携	**新規**
		（2）ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実	● ダイヤ改善の検討	**新規**
			● 運賃割引サービスの継続・充実	**新規**
		（3）バスの路線確保に向けた支援の検討	● 国や県と連携した基幹路線**等**への一部補助の検討	継続
		（4）担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討	● 担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討	**新規**
		（5）新たなモビリティや新たな技術の導入および ICT の活用検討	● 新たなモビリティの導入検討	**見直し**
			● 新たなモビリティサービスの導入検討	**新規**
			● デジタル技術を用いた交通データの効果的な活用研究	**新規**
施策②	運行路線の定時性・速達性の向上	（1）地域公共交通による駅へのアクセス強化	● 主要交差点周辺の道路改良	継続
			● 信号機の運用見直しの検討	継続
		（2）駅前ロータリーの機能性の向上	● 駅前ロータリーの機能の見直し	**見直し**
			● 自家用車の駅前ロータリーへの進入規制・誘導の検討	継続
			● 違法駐車クリーンアップキャンペーンの実施	**新規**
施策③	鉄道駅および生活拠点における乗り継ぎ利便性の向上	（1）鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	● 鉄道との乗り継ぎを考慮したバスの運行ダイヤの調整	継続
		（2）バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上	● 行き先別のバス乗り場の再編	**新規**
			● 路線バスの共通ナンバリングの導入検討	**新規**
		（3）地域公共交通総合案内情報の整備	● デジタルサイネージ等を活用した地域公共交通総合案内情報の整備	**見直し**
			● 草津市観光案内所における地域公共交通情報案内	継続
		（4）交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進	● ICOCA 等の交通系 IC カードの導入促進	**見直し**
施策④	鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上	（1）鉄道駅周辺での自転車駐輪スペースの環境整備	● 需要に対応した駅周辺駐輪場の整備	継続
		（2）自転車走行空間の整備	● 既存道路空間を活かした自転車走行空間の整備	継続
		（3）レンタサイクル事業の展開	● レンタサイクル事業の展開	継続
		（4）放置自転車の削減対策	● 放置自転車の撤去	継続
			● 啓発周知看板の設置	継続

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応
施策⑤	いつでも誰もが利用しやすい地域公共交通環境の向上	(1) 地域公共交通のバリアフリー化の推進	● 低床式車両（低床バス、ユニバーサルデザインタクシー）の充実	継続
			● 乗務員のバリアフリー研修の推進	継続
			● 交通案内情報の多言語化	継続
		(2) 鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	● 重点整備地区内での段差の解消、誘導用ブロックの設置等	継続
		(3) バス待ち環境の整備	● 上屋やベンチの設置等の検討	継続
		(4) バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討	● バスロケーションシステムの活用拡大検討	**見直し**
			● デマンド型乗合タクシーの予約システムの活用検討	**新規**
		(5) 交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進【再掲】		継続

基本方針２　多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応
施策⑥	地域公共交通と自転車の連携強化による生活拠点へのアクセス向上	(1) サイクル&バスライドの環境整備の拡充	● 生活拠点を中心としたバス停留所周辺への自転車駐輪スペースの整備	**見直し**
			● サイクル&バスライドの利用促進	継続
		(2) 交通不便地のデマンド交通の拡充	● 交通不便地のまめタクの導入検討	**見直し**
施策⑦	福祉分野等と連携した移動手段の充実	(1) 福祉支援サービスの充実	● 福祉有償運送事業の展開	継続
			● 移動支援事業の充実、福祉タクシー運賃等助成事業の実施	継続
			● 福祉バスの継続運行	継続
		(2) 地域の主体的な助け合いのまちづくりの推進	● 地域支え合い運送の取り組み支援	継続
		(3) 病院･事業所等の送迎サービスとの連携の検討	● 病院・事業所等の送迎サービスとの連携	**新規**
施策⑧	広域的なバス路線の充実	(1) 隣接市と連携したバス路線網の強化	● 基幹軸となる路線バスの維持・確保	継続
			● 草津・栗東・守山くるっとバスの運行の充実	継続
		(2) 大津湖南エリアの地域公共交通の充実	● 施設間の循環等を含むバス路線の再編検討	継続
			● 大津湖南エリアにおける草津 PA と連携した地域公共交通の充実	**新規**

基本方針３　地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間、交通事業者、行政の連携の連携）

	基本施策	個別施策	取り組み内容	対応
施策⑨	モビリティ・マネジメントの推進	（1）地域や事業所等へのモビリティ･マネジメントの推進	● 地域でのワークショップ等の開催	継続
			● 事業所モビリティ・マネジメントの促進	継続
			● 転入者へのモビリティ・マネジメントの促進	**新規**
			● 大学と連携した地域公共交通等の利用促進	継続
		（2）小学校等における交通環境学習の推進	● 小学校等におけるバスや電車の乗り方教室等の開催	継続
			● 課外授業等における路線バス等や鉄道の利用促進	継続
			● 交通安全教室やバリアフリー教室との連携	継続
		（3）まめタクへの乗り方教室の実施	● 地域でのまめタクへの乗り方教室の開催	**新規**
		（4）地域公共交通に関する情報提供の充実	● 市の広報誌やホームページの活用	継続
			● イベント等での地域公共交通情報の提供	継続
		（5）地域公共交通マップの作成	● 交通事業者と連携した地域公共交通マップの作成	**新規**
		（6）来訪者等の地域公共交通利用の促進	● 観光パンフレット等への地域公共交通情報の掲載	継続
			● １日フリーパス等の企画乗車切符の販売検討	継続
			● イベント等での地域公共交通情報の提供	継続
		（7）連節バスの有効活用	● 大津湖南エリアでの連節バスの運行継続、拡充	継続
施策⑩	高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり	（1）交通安全教室の充実	● 交通安全教室等の開催	継続
			● 交通安全シニアカレッジの開催	継続
			● 交通安全に関する情報提供	継続
		（2）高齢運転者の事故防止の促進	● 免許更新時の認知機能検査の実施	継続
			● 高齢運転者の事故防止に向けた情報提供	継続
		（3）運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実	● 運転免許証自主返納高齢者への支援サービスの充実	継続
			● 運転免許証自主返納者支援サービスへの協賛店の協力依頼	**見直し**
			● 自主返納意識の向上に向けた広報啓発の強化	継続
施策⑪	商業施設･地域企業等との連携	（1）運賃割引等による利用促進	● 商業施設と連携した運賃割引等の充実	**新規**
		（2）新たな財源の確保	● 広告収入の確保	**新規**
			● バス停ネーミングライツ導入検討	**新規**
		（3）地域と連携したバス車内のにぎわい創出	● 地域と連携したバス車内ラッピングの実施	**新規**

基本施策に基づき、具体的に取組む施策を以下のように定めます。

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

施策①　持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

施策展開の考え方

➢ 路線バス、まめバス、まめタク等の地域公共交通の役割分担を明確化し、路線再編や地域公共交通の連携を強化するとともに、ICT を活用した予約システムやバスロケーションシステムの運用拡大等により地域の需要に対応した効率的で利便性が高い、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

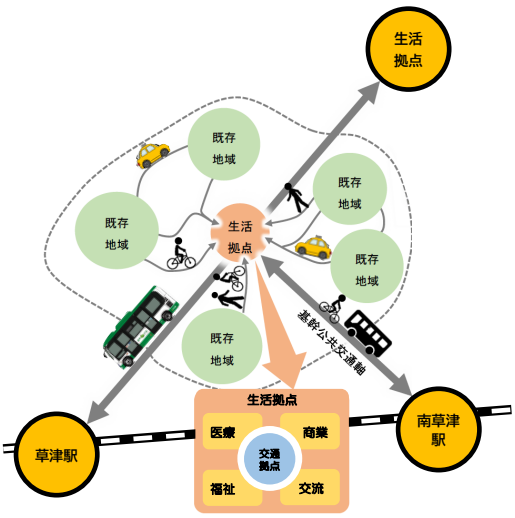
（1）地域公共交通ネットワークの再構築

［取組内容］

○役割分担を明確化した路線の再編

【見直し】

✓ 地域公共交通の役割分担の明確化として、生活拠点を中心に、まめバスやまめタク等の路線再編や地域公共交通の連携を強化することで、効率的で利便性が高いネットワークを形成します。



▲地域公共交通の役割分担イメージ

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○	○					

○既存の地域公共交通の路線の維持・確保*【新規】*

✓ 鉄道、路線バスの既存の地域公共交通の路線の維持・確保を図ります。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△	○	○	○	○		△	△		

○地域のニーズに対応したまめバス、まめタクの継続的な見直し*【新規】*

✓ まめバス、まめタクの利用状況や地域のニーズを把握し、継続的な路線の見直しを図ります。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		○	○	○					

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

○駅周辺等への都市機能の集約と地域公共交通の連携*【新規】*

✓ 駅周辺等へ都市機能を集約し、歩いて出かける持続可能なまちづくりを推進するため、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク形成を目指します。

［草津市立地適正化計画に掲げる事業の推進］

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

（2）ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実

［取組内容］

○ダイヤ改善の検討*【新規】*

✓ 利用状況や地域の移動ニーズを把握し、時刻、便数を見直します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

○運賃割引サービスの継続・充実*【新規】*

✓ まめバス・まめタクの往復・乗換割引サービスを継続実施します。

✓ エリア運賃やサブスクリプションを含め、利用しやすい運賃体系や割引施策を検討します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

（3）バスの路線確保に向けた支援の検討

［取組内容］

○国や県と連携した基幹路線等への一部補助の検討*【継続】*

✓ バス事業者の経営努力だけではサービスの維持が困難な路線では、運行欠損額の一部補助など、バス路線の維持確保に向けた支援を検討します。

滋賀県補助制度との連携、国庫補助制度の活用（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統確保維持費補助金）などを検討します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○						○	○		

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（4）担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討

［取組内容］

○担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討*【新規】*

✓ 交通事業者、県や国等の連携による担い手（運転者等）募集や教育費用（第二種自動車運転免許等）への補助等の支援を検討します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△	○	○	○			△	△		

（5）新たなモビリティや新たな技術の導入および ICT の活用検討

［取組内容］

○新たなモビリティの導入検討*【見直し】*

✓ ＢＲＴやライドシェア等の新たなモビリティに関する国の動向を把握するとともに、導入可能性について検討します。また、AI オンデマンド交通、自動運転等の新技術の調査研究を実施します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	△	△	

○新たなモビリティサービスの導入検討*【新規】*

✓ デマンド型乗合タクシー等の ICT を活用した予約システムや MaaS アプリ等の活用方策を検討します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	△		

○デジタル技術を用いた交通データの効果的な活用研究*【新規】*

✓ まめバス等への乗降システムの導入により、利用実態に基づくサービス改善や交通データの効果的な活用の研究を実施します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
(1) 地域公共交通ネットワークの再構築	実施		継続							
(2) ダイヤ・運賃等のサービス改善・充実	実施		継続							
(3) バスの路線確保にむけた支援の検討	検討（一部実施）				実施			継続		
(4) 担い手（運転者等）確保に向けた支援の検討	検討		実施		継続					
(5) 新たなモビリティや新たな技術の導入および ICT の活用検討	検討							検討（一部実施）		

地域幹線・地域内支線等の維持・確保　［国、滋賀県、草津市、栗東市、守山市運行費等支援］

草津市では、現在運行している地域幹線・地域内支線・地域内補完については、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）等を活用しています。これらの路線は、計画策定後も継続して地域幹線・地域内支線・地域内補完としての機能することから、本計画で行政による支援方針を新たに位置づけます。

位置づけ	地域幹線	地域内支線	地域内補完
役割	地域公共交通ネットワークの第 2 の骨格を形成する路線であり、JR 草津駅および JR 南草津駅を発着地として、市内の生活拠点や大学、工業団地、医療施設等を結ぶとともに、隣接市との広域移動や通勤・通学をはじめとする比較的大量な移動を担う。	JR 草津駅および JR 南草津駅を発着地とする支線であり、路線バスでカバーできない交通不便地における住民生活に係る移動を中心に支える。	本市内の生活拠点と既存地域および域内の主要施設を循環する支線であり、需要が少ない地域等における住民生活に係る移動を中心に支える。
対象路線	・近江鉄道（近江大橋線） ・まめバス（草津駅医大線） ・草津・栗東・守山くるっとバス 近江鉄道	・近江鉄道（上笠平井循環線） ・まめバス まめバス	・まめタク（補助対象地域間幹線バス系統と接続する路線） まめタク
必要性	隣接市との広域移動や通勤・通学において不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者、県や市だけでは路線維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助、フィーダー系統補助）による運行の維持・確保が必要です。	路線バスでカバーできない交通不便地における住民生活に係る不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者、県や市だけでは路線維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）による運行の維持・確保が必要です。	路線バスやまめバスでカバーできない交通不便地における住民生活に係る不可欠な機能を提供しており、今後も継続した運行が必要な一方、交通事業者、県や市だけでは路線維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統補助）による運行の維持・確保が必要です。
事業および実施主体の概要	・本計画を策定し、地域公共交通にかかる基本理念や将来ネットワーク、実施すべき施策等を規定（実施主体:草津市地域公共交通活性化再生協議会（草津市地域公共交通会議を含む）） ・本計画に基づき各種施策を推進（実施主体：本計画の個別施策に基づく）		
	・路線の運行（実施主体：各バス事業者、草津市、栗東市、守山市） ・補助金による運行費支援（実施主体：国、県、市）	・路線の運行（実施主体：各バス事業者、草津市） ・補助金による運行費確保（実施主体: 国、県、市）	・路線の運行（実施主体：タクシー事業者、草津市） ・補助金による運行費確保（実施主体: 国、県、市）
目標･効果と評価手法	・地域公共交通の利用者数 ・地域公共交通に対する市の財政負担額 ・地域間幹線系統・地域内フィーダー系統補助路線の収支差		

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成
施策②　運行路線の定時性・速達性の向上

施策展開の考え方	➢　道路改良や駅前ロータリーの利用環境整備等により、地域公共交通の定時性・速達性向上を図ります。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）地域公共交通による駅へのアクセス強化

[取組内容]

○主要交差点周辺の道路改良*【継続】*

○信号機の運用見直しの検討*【継続】*

✓ 鉄道駅へのアクセス強化や地域公共交通の定時性や速度性を確保するため、主要幹線道路等の道路改良および信号機の運用見直しの検討を行います。

▲PTPS の導入イメージ（草津市都市交通マスタープラン）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		△	△			○	○	○	

（2）駅前ロータリーの機能性の向上

[取組内容]

○駅前ロータリーの機能の見直し*【見直し】*

○自家用車の駅前ロータリーへの進入規制・誘導の検討*【継続】*

○違法駐車クリーンアップキャンペーンの実施*【新規】*

✓ 駅前ロータリーの形状変更（地域公共交通と一般交通の動線分離）や駐停車禁止等の規制の検討、違法駐車クリーンアップキャンペーンを実施し、駅前ロータリーの機能性向上を図ります。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	△	△	△	△	△	○	○	○	

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）地域公共交通による駅へのアクセス強化	実施									
（2）駅前ロータリーの機能性の向上	検討・準備			実施						

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

施策③　鉄道駅および生活拠点における乗り継ぎ利便性の向上

施策展開の考え方

➢ 鉄道および生活拠点における乗り継ぎを考慮した路線バス等のダイヤ調整や、交通拠点である鉄道駅における地域公共交通の総合的な案内情報の提供等を進め、地域公共交通の乗り継ぎの円滑化を図ります。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）鉄道とバスとの乗り継ぎ強化

［取組内容］

○鉄道との乗り継ぎを考慮したバスの運行ダイヤの調整*【継続】*

✓ 鉄道とバスとの乗り継ぎを考慮したダイヤ設定を行います。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

（2）バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上

［取組内容］

○行き先別のバス乗り場の再編*【新規】*

○路線バスの共通ナンバリングの導入検討*【新規】*

✓ 駅前ロータリーを中心に行き先別にバス停や系統番号を集約し、バス乗り場等の視認性の向上を図ります。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

（3）地域公共交通総合案内情報の整備

［取組内容］

○デジタルサイネージ等を活用した地域公共交通総合案内情報の整備*【見直し】*

○草津市観光案内所における地域公共交通情報案内*【継続】*

✓ 鉄道駅および生活拠点におけるデジタルサイネージの整備を進め、路線バス等の発車時間やバス・タクシーのりばなどの各種交通情報を一元的に表示した地域公共交通に関する総合案内の情報発信を行います。

▲デジタルサイネージを使った情報提供（JR 草津駅）

▲草津市観光案内所（JR 草津駅）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			△	△		

個別施策・関係者

○（実施主体）

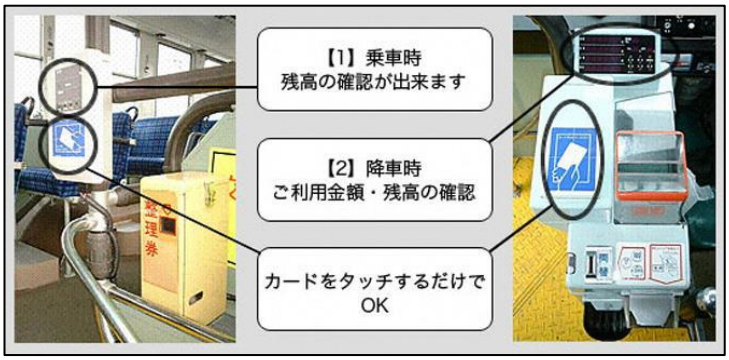
△（支援・協力）

（4）交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進

［取組内容］

○ICOCA 等の交通系 IC カードの導入促進*【見直し】*

✓ 鉄道や路線バス、タクシーなどの乗り継ぎがスムーズに行えるよう、まめバス等への交通系 IC カードを含めたキャッシュレス決済の導入を促進します。



▲交通系 IC カードの導入例資料：近江鉄道

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△	○	○	○			△	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）鉄道とバスとの乗り継ぎ強化	検討・実施		継続							
（2）バス乗り場・行き先のわかりやすさ向上	検討・準備							実施		
（3）地域公共交通総合案内情報の整備	検討・実施		継続							
（4）交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進	検討・準備				実施					

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

施策④　鉄道駅周辺での自転車利用環境の向上

施策展開の考え方

➢ 駐輪場不足への対応や自転車走行空間の整備を通じ、自転車の有効的な活用展開を図ります。また、鉄道駅周辺における需要に対応した自転車駐車スペースを確保し、放置自転車対策を強化します。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）鉄道駅周辺での自転車駐輪スペースの整備

［取組内容］

○需要に対応した駅周辺駐輪場の整備*【継続】*

✓ 行政、鉄道事業者、民間事業者が連携しながら、駅周辺を中心に需要に対応した駐輪スペースを整備し、自転車駐利用環境の向上を図ります。

▲路上駐輪場（大阪市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○				○		支援		

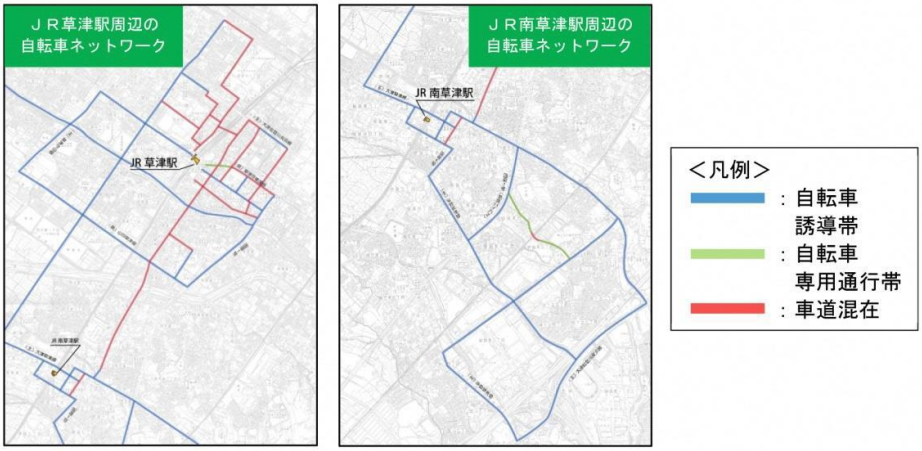
（2）自転車走行空間の整備

［取組内容］

○ 既存道路空間を活かした自転車走行空間の整備*【継続】*

✓ 自転車利用者の安全性、快適性を確保し、自転車関係事故の防止のため、自転車ネットワーク計画による連続性のある自転車走行空間の整備を行います。

［自転車ネットワーク計画での事業の推進］



▲自転車ネットワーク資料：草津市自転車安全安心利用促進計画

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○						○	○	○	

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（3）レンタサイクル事業の展開

［取組内容］

○レンタサイクル事業の展開*【継続】*

✓ 路線バスやタクシー等では担うことの難しい短い距離の移動や、中心市街地、草津川跡地公園等の回遊移動等を担うため、鉄道駅を中心としたレンタサイクル事業の展開について検討します。

▲JR レンタサイクル駅リンくん（草津市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○				○	△	△		

（4）放置自転車の削減対策

［取組内容］

○放置自転車の撤去*【継続】*

○啓発周知看板の設置*【継続】*

✓ 歩行者や車いす通行の妨げとなる放置自転車の撤去を行うとともに、啓発周知看板の設置等により、放置自転車の削減に努めます。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○				△	△	△	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）鉄道駅周辺での自転車駐輪スペースの環境整備	実施				継続					
（2）自転車走行空間の整備	実施									
（3）レンタサイクル事業の展開	検討・準備				実施			継続		
（4）放置自転車の削減対策	実施・継続									

基本方針１　利便性の高い持続可能な地域公共交通ネットワークの形成

施策⑤　いつでも誰もが利用しやすい地域公共交通環境の向上

施策展開の考え方

➢ 地域公共交通および駅周辺のバリアフリー化の推進やスマートフォンアプリ等の情報ツールを活用したバスロケーションシステムの導入、交通系 IC カードの普及に向けた取り組み等を進め、市民や来訪者など誰もが利用しやすい地域公共交通の利用環境を整備します。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）地域公共交通のバリアフリー化の推進

［取組内容］

○底床式車両（底床バス、ユニバーサルデザインタクシー）の充実*【継続】*

○乗務員のバリアフリー研修の推進*【継続】*

○交通案内情報の多言語化*【継続】*

✓ 誰もが心地よく移動できる環境整備を図るため、低床式車両の導入促進やソフト面でのバリアフリー化、多言語化に対応した行先案内表示等の整備を行います。

▲低床バス「日野ポンチョ」

資料：日野自動車

▲ユニバーサルデザインタクシー

「ジャパンタクシー」資料：トヨタ自動車

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			△	△		

（2）鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進

［取組内容］

○重点整備地区内での段差の解消、誘導用ブロックの設置等*【継続】*

✓ 利用者の多い鉄道駅周辺を中心に、連続的・面的なバリアフリー化を進めるとともに、誰もが安全・安心・快適に地域公共交通を乗り継いで移動できるような環境整備を行います。

［草津市バリアフリー基本構想の重点整備地区内での事業の推進］

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	○		

（3）バス待ち環境の整備

［取組内容］

○上屋やベンチの設置等の整備*【継続】*

✓ 各地域と連携し、まちづくセンター等において、バス待ち環境の改善のため、上屋やベンチ等を設置する。

▲バス停の上屋とベンチ（草津市役所前）

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		○				○	○		

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（4）バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討

［取組内容］

○バスロケーションシステムの活用拡大検討【*見直し*】

✓ 鉄道駅および生活拠点におけるデジタルサイネージの整備との連携による近接通知など、路線バス、まめバスに導入したバスロケーションシステムの活用拡大方法を検討します。

○デマンド型乗合タクシーの予約システムの活用検討【*新規*】

✓ 生活拠点を中心にまめタクの拡充とあわせた利便性向上に向け、デマンド型乗合タクシーの予約システムの活用方策を検討します。

▲インターネット予約システム例

資料：米原市乗合「まいちゃん号」（米原市ポケット Bus 停）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			△	△		

（5）交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入促進【再掲】

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）地域公共交通のバリアフリー化の推進	実施（一部検討）				実施					
（2）鉄道駅周辺のバリアフリー化の推進	実施									
（3）バス待ち環境の整備	実施									
（4）バスロケーションシステムや配車アプリの導入検討	検討・実施		継続							
（5）交通系 IC カードの導入促進【再掲】	検討				実施					

基本方針２　多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）
施策⑥　地域公共交通と自転車の連携強化による生活拠点へのアクセス向上

施策展開の考え方	➢　路線バスやまめバス、まめタク、自転車等の連携による、生活拠点へのアクセス向上を図るための取り組みを進めます。
個別施策・関係者 ○（実施主体） △（支援・協力）	

（1）サイクル&バスライドの環境整備の拡充

［取組内容］

○生活拠点を中心としたバス停留所周辺への自転車駐輪スペースの整備

【見直し】

○サイクル&バスライドの利用促進*【継続】*

✓ 商業施設、まちづくりセンター等の生活拠点での自転車駐輪スペースの整備やサイクル＆バスライドの利用を促進します。

▲サイクル&バスライドのイメージ

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		○	○		○	○	○		

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（2）交通不便地のデマンド交通の拡充

［取組内容］

○交通不便地におけるまめタクの導入検討*【見直し】*

✓ 交通不便地における地域住民の移動手段を確保するため、まめタクの導入を検討します。

▲まめタク車両（草津市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○			○			△	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）サイクル&バスライドの環境整備の推進	検討･準備		実施							
（2）交通不便地のデマンド交通の拡充	実施		継続							

基本方針２　多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）
施策⑦　福祉分野等と連携した移動手段の充実

施策展開の考え方

➢ 高齢者や障害者など、誰もが暮らしやすく、安心して移動できる環境づくりを交通政策部局と福祉部局が連携し、福祉分野や地域との協働による移動支援サービスの充実を図ります。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）福祉支援サービスの充実

[取組内容]

○福祉有償運送事業の展開*【継続】*

○移動支援事業の充実、福祉タクシー運賃等助成事業の実施*【継続】*

○福祉バスの継続運行*【継続】*

✓ 福祉有償運送等の福祉輸送サービスの展開や移動支援サービスの充実を図ります。

[移動支援事業の概要]

【対象者】身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかの交付を受けた人で、外出時の支援が必要と認められる人

【事業者】移動支援事業所として、市と契約を締結した事業者

【費用の負担額】※令和６年１月現在

対象者	利用時間	利用金額	利用者負担額
身体介護を伴わない場合	0.5 時間未満 1.0 時間未満 1.5 時間未満 以後 0.5 時間毎	1,050 円 1,970 円 2,760 円 700 円加算	105 円 197 円 276 円 70 円加算
身体介護を伴う場合	0.5 時間未満 1.0 時間未満 1.5 時間未満 以後 0.5 時間毎	2,300 円 4,000 円 5,800 円 800 円加算	230 円 400 円 580 円 80 円加算
短時間の車両による移動支援	0.5 時間未満（市内） 0.5 時間未満（市外）	1,000 円 1,700 円	100 円 170 円

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△			○		○	△			

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（2）地域の主体的な助け合いのまちづくりの推進

［取組内容］

○地域支え合い運送の取り組み支援*【継続】*

✓ 通院や買い物、地域活動への参加等の外出時の移動を支えるサービスとして学区社会福祉協議会等が主体となって実施するボランティア運送事業と連携し、支え合い活動を推進するとともに地域の交流を図ります。

▲支え合い運送　　資料：草津市社会福祉協議会

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△				○					○

その他：社会福祉協議会・まちづくり協議会等

（3）病院・事業所等の送迎サービスとの連携

取組内容

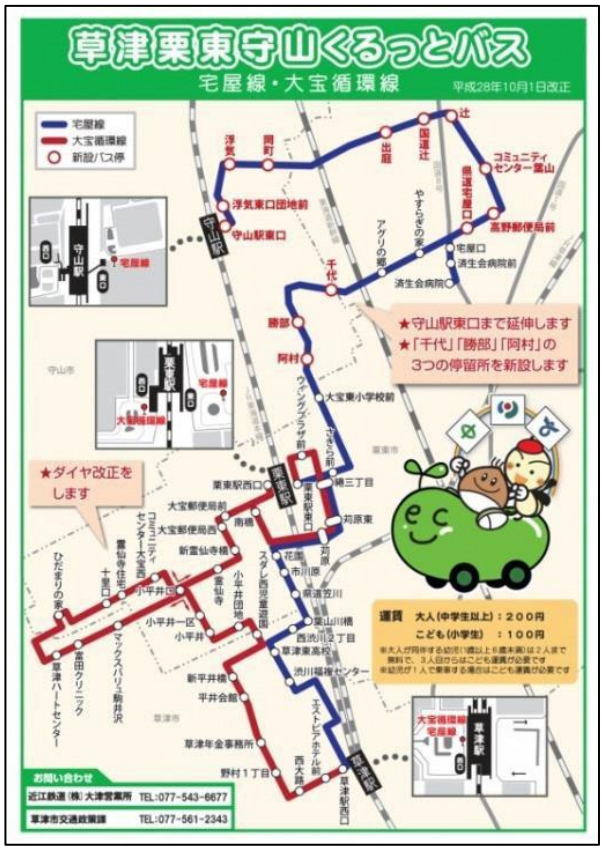
○病院・事業所等の送迎サービスとの連携*【新規】*

✓ 路線バス、まめバスと病院・事業所・公共施設の送迎サービスが重複している路線において、一体的かつ効果的な運行サービスを検討します。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△					○	△	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）福祉支援サービスの充実	実施･継続									
（2）地域の主体的な助け合いのまちづくりの推進	実施･継続									
（3）病院・事業所等の送迎サービスとの連携	検討･準備				実施					

基本方針２　多様な移動ニーズに応じた生活交通の確保（多様な輸送資源の総動員）
施策⑧　広域的なバス路線の充実

施策展開の考え方	➢　隣接市とともに、市域をまたぐ広域的なバス路線網の充実を図り、新たな地域拠点としての役割が高まるびわこ文化公園都市へのアクセスの強化を図ります。
個別施策 **・関係者** **○（実施主体）** **△（支援・協力）**	**（1）隣接市と連携したバス路線網の強化** **［取組内容］** **○基幹軸となる路線バスの維持・確保*【継続】*** **○草津・栗東・守山くるっとバスの運行の充実*【継続】*** ✓ バス路線の幹線である近江大橋線を基幹軸として位置づけ、県や隣接市と連携しながら路線の維持・活性化を図ります。また、草津市・栗東市・守山市で共同運行しているコミュニティバスにおいて、運行経路見直し等による広域的な医療施設や商業施設等への地域公共交通手段の充実を図ります。  ▲草津・栗東・守山くるっとバスの運行 市：○　交通事業者：鉄道／バス：○／タクシー　市民／事業所／県：○／国／交通管理者／その他：○ その他：隣接市（大津市・栗東市・守山市）

個別施策 ・関係者 ○（実施主体） △（支援・協力）	**（2）大津湖南エリアの地域公共交通の充実** **［取組内容］** ○施設間の循環等を含むバス路線の再編検討*【継続】* ○大津湖南エリアにおける草津 PA と連携した地域公共交通の充実*【新規】* ✓ 大津湖南エリアにおける「地域拠点」のひとつとなる「びわこ文化公園都市」への路線バス等でのアクセス強化など地域公共交通の充実を検討します。また、 草津 PA の交通拠点整備計画にあわせ、地域内の地域公共交通の充実を図ります。 ▲草津 PA と連携した地域公共交通の充実（イメージ） 資料：草津市作成

実施主体	市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
		鉄道	バス	タクシー						
	※実施主体は関係機関で調整を行う									

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）隣接市と連携したバス路線網の強化	実施･継続									
（2）大津湖南エリアの地域公共交通の充実	検討･実施									

基本方針３　地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間、交通事業者、行政の連携）
施策⑨　モビリティ･マネジメントの推進

施策展開の考え方	➢　自家用車の利用から公共交通機関への利用転換の啓発を図る取り組みを進めます。

（1）地域や事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進

［取組内容］

○地域でのワークショップ等の開催*【継続】*

○事業所モビリティ・マネジメントの促進*【継続】*

○転入者へのモビリティ・マネジメントの促進*【新規】*

○大学と連携した地域公共交通等の利用促進*【継続】*

✓ 地域での地域公共交通に関するワークショップ等の開催や、事業所でのエコ通勤への取り組みを行い、二酸化炭素を多く排出する自家用車から地域公共交通への転換を進めます。また、無料乗車券の配布等を通じて乗車機会の創出し、継続利用を促進します。

✓ 転入者や学生に対しても、地域公共交通の利用促進の啓発を行います。

▲学区でのワークショップ

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○	○	○	○			○

その他：隣接市（栗東市・守山市）

（2）小学校等における交通環境学習の推進

［取組内容］

○小学校等におけるバスや電車の乗り方教室等の開催*【継続】*

○課外授業等における路線バス等や鉄道の利用促進*【継続】*

○交通安全教室やバリアフリー教室との連携*【継続】*

✓ 子供たちが交通環境に関する学習や体験により、地域公共交通に関する理解や親しみを高めます。

▲小学校におけるバスや電車の乗り方・バリアフリー教室（草津市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	△	△	△			○		○	

（3）まめタクの乗り方教室の実施

［取組内容］

○地域でのまめタクの乗り方教室の開催*【新規】*

✓ まめタクが運行している地域を対象に、まめタクの乗り方教室を開催し、認知度向上および利用促進を図ります。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○			○						

（4）地域公共交通に関する情報提供の充実

［取組内容］

○市の広報誌やホームページの活用*【継続】*

○イベント等での地域公共交通情報の提供*【継続】*

✓ 市の広報誌やイベント等を活用し、地域公共交通に関する情報提供を行うことにより、市民全体の地域公共交通への利用転換意識の醸成を図ります。

▲まめバスマップ（草津市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	○		

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（5）地域公共交通マップの作成

［取組内容］

○交通事業者と連携した地域公共交通マップの作成*【新規】*

✓ 路線バスやコミュニティバス等の共通マップ作成を通じ、わかりやすい情報提供による地域公共交通利用の促進を図る。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○						

（6）来訪者等の地域公共交通利用の促進

○観光パンフレット等への地域公共交通情報の掲載*【継続】*

○1 日フリーパス等の企画乗車切符の販売検討*【継続】*

○イベント等での地域公共交通情報の提供*【継続】*

✓ 来訪者等の地域公共交通利用を促進するため、観光情報と併せて地域公共交通情報を提供するとともに、1 日フリーパス等の企画切符の販売等を促進します。

▲路線バスでビワイチ！チラシ

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○			○	○		

（7）連節バスの有効活用

［取組内容］

○大津湖南エリアでの連節バスの運行継続、拡充*【継続】*

✓ 大津湖南エリアで運行している連節バス「JOINTLINER」の運行を継続するとともに、活用の拡充を検討する。

▲ジョイントライナー（草津市）

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
△		○				△	△		

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1） 地域や事業所等へのモビリティ・マネジメントの推進	実施･継続									
（2） 小学校等における交通環境学習の推進	実施･継続									
（3） まめタクの乗り方教室の実施	検討	実施･継続								
（4） 地域公共交通に関する情報提供の充実	実施･継続									
（5） 地域公共交通マップの作成	検討･実施		継続							
（6） 来訪者等の地域公共交通利用の促進	検討（一部実施）				実施					
（7） 連節バスの有効活用	検討（一部実施）									

基本方針３　地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間、交通事業者、行政の連携）
施策⑩　高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境づくり

施策展開の考え方	➢　交通安全意識を高める機会を提供するとともに、運転に不安を持つ高齢者の運転免許証を自主的に返納しやすい環境づくりを行います。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）交通安全教育の充実

[取組内容]

○交通安全教室等の開催*【継続】*

○交通安全シニアカレッジの開催*【継続】*

○交通安全に関する情報提供*【継続】*

✓ 幼児や児童または高齢者を対象とした交通安全教室等を開催するとともに、交通安全に関する情報提供を広く行うことで、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

▲学区での交通安全教室

▲交通安全シニアカレッジの開催

資料：草津栗東地区交通対策協議会

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○								○	○

その他：隣接市（栗東市）

（2）高齢運転者の事故防止の促進

[取組内容]

○免許更新時の認知機能検査の実施*【継続】*

○高齢運転者の事故防止に向けた情報提供*【継続】*

✓ 高齢運転者の身体機能の低下や健康状態により、判断力が低下した運転者の把握するため、免許更新時での認知機能検査等を実施します。

▲オブジェ講習の案内

資料：滋賀県警

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
				○	○			○	

個別施策

・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（3）運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実

［取組内容］

○運転免許証自主返納高齢者への支援サービスの充実*【見直し】*

○運転免許証自主返納者支援サービスへの協賛店の協力依頼*【継続】*

○自主返納意識の向上に向けた広報啓発の強化*【継続】*

✓ 県・交通管理者・交通事業者と連携した更なる支援サービスを充実や運転免許証自主返納高齢者支援制度への協賛店加盟を拡充するとともに、支援制度の情報提供等を行い、運転免許証を自主的に返納できる環境を整えます。

▲支援制度サービス提供者、サービス内容の案内

資料：滋賀県警

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○		○	○	○	○	

事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）交通安全教育の充実	実施･継続									
（2）高齢運転者の事故防止の促進	実施･継続									
（3）運転免許証自主返納高齢者支援制度の充実	検討（一部実施）				実施･継続					

基本方針３　地域公共交通を支える体制・仕組みづくり（市民、民間、交通事業者、行政の連携）

施策⑪　商業施設・地域企業等との連携

施策展開の考え方

➢ 市民、地域企業、交通事業者等が連携し、地域公共交通の利用促進、付加価値の提供および、新たな収益モデルの構築などを検討し、将来にわたって地域公共交通を支え、維持、確保を図ります。

個別施策・関係者

○（実施主体）

△（支援・協力）

（1）運賃割引等による利用促進

[取組内容]

○ 商業施設と連携した運賃割引等の充実*【新規】*

✓ 商業施設との「買い物サービス業務提携」による運賃割引を実施し、利用者へのインセンティブにより、地域公共交通の利用促進を図る。

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○	○	○	○		○				

（2）新たな財源の確保

[取組内容]

○広告収入の確保*【新規】*

○バス停ネーミングライツ導入検討*【新規】*

✓ まめバス・まめタクの車両や停留所のデジタルサイネージ等を活用した広告の掲出、バス停間での車内放送の実施、バス停ネーミングライツの導入等による広告収入の確保を検討します。

▲バス車内広告イメージ
資料：帝産湖南交通㈱HP

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		○	○		○				○

その他：隣接市（栗東市・守山市）

個別施策 ・関係者 ○（実施主体） △（支援・協力）	（3）地域と連携したバス車内のにぎわい創出

［取組内容］

○地域と連携したバス車内ラッピングの実施*【新規】*

✓ 地域と連携し、小学生等にまめバスに関する絵を描いてもらう等、賑わい創出や認知度の向上を図ります。

▲小学校等と連携したバス車両のにぎわい創出・利用促進例
資料：高槻市 HP

市	交通事業者			市民	事業所	県	国	交通管理者	その他
	鉄道	バス	タクシー						
○		○		○		○			

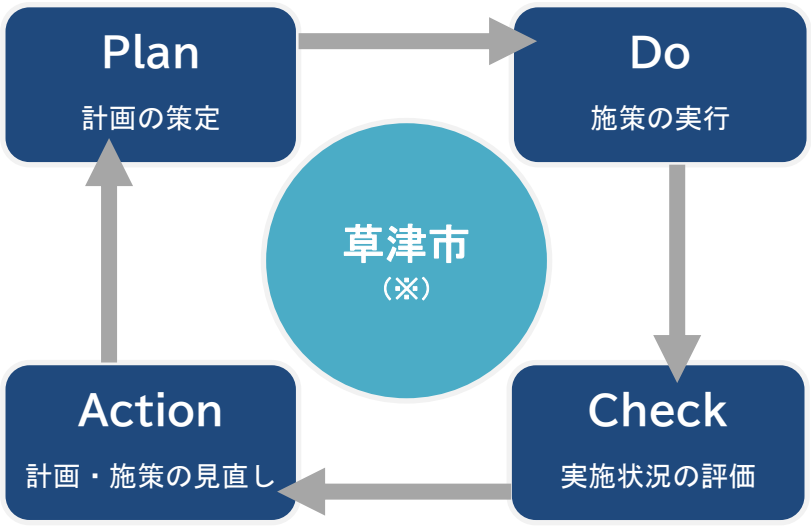
事業展開スケジュール	前期				中期			後期		
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
（1）運賃割引等による利用促進	検討・準備		実施							
（2）新たな財源確保の確保	検討・準備				実施					
（3）地域と連携したバス車内のにぎわい創出	検討・準備				実施					

9.　計画の進捗管理

9.1　計画の評価および推進体制

本計画を推進していくうえでは、基本方針および目標の実現に向けた事業や取組の実施状況および目標の達成状況を定期的に確認し、本計画の進捗を適正に管理していくことが重要となります。そのため、計画策定後も継続的に「草津市地域公共交通活性化再生協議会」を開催し、市民（地域）、交通事業者、市（行政）および関係機関と意見交換を行い、協働・連携により計画を推進します。

また、コロナ禍をはじめとする社会情勢や市民ニーズの変化、事業を進めていくなかでの新たな課題に柔軟に対応するため、PDCA サイクルの考え方に基づき、個別施策の実施状況を定期的に評価するとともに、計画 5 年目となる 2028 年（令和 10 年）度などに必要に応じ計画の見直しを図っていきます。



※草津市地域公共交通活性化再生協議会含む

図 9-1　PDCA サイクルのイメージ

草津市地域公共交通計画

発行年月	令和６（2024）年５月
編集・発行	草津市・草津市地域公共交通活性化再生協議会
事務局	草津市交通政策課 〒525-8588 滋賀県草津市草津三丁目 13 番 30 号